

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA,
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Možnosti cykloturistiky v oblasti Hodonínska
Mountainbiking Possibilities in Hodonín Area

Student: Simona Kordulová
Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Václav Lednický, CSc.

Ostrava 2014

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra managementu

Zadání bakalářské práce

Student: **Simona Kordulová**
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: 6501R006 Ekonomika cestovního ruchu
Téma: **Možnosti cykloturistiky v oblasti Hodonínska**
Mountainbiking Possibilities in Hodonín Area

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Metodika a cíl práce
 3. Význam cykloturistiky v současnosti
 4. Popis Hodonínska
 5. Výsledky výzkumu
 6. Doporučení
 7. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

NEUMAN, Jan et al. *Turistika a sporty v přírodě*. Praha: Portál, 2000. ISBN 978-80-7178-391-9.
SKEŘIL, Michal a Petr ČEGAN. *Cykloturistika pro všechny*. Ostrava: Montanex, 2003. ISBN 978-80-7225-108-2.
SOULEK, Ivan a Karel MARTINEK. *Cyklistika*. Praha: Grada, 2000. ISBN 80-7169-951-9.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

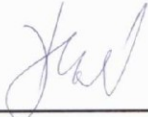
Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Václav Lednický, CSc.**

Datum zadání: 22.11.2013

Datum odevzdání: 09.05.2014




Ing. Petra Horváthová, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci na téma Možnosti cykloturistiky v oblasti Hodonínska, včetně příloh, vypracovala samostatně pod odborným dohledem mého vedoucího bakalářské práce doc. Ing. Václava Lednického, CSc. Za použití pramenů, které jsou uvedeny v závěru bakalářské práce.

V Uherském Hradišti dne 9. května 2014

.....

Simona Kordulová

Poděkování

Mockrát děkuji svému vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. Václavu Lednickému, CSc., za vedení a cenné rady při zpracování mé práce.

Simona Kordulová

Obsah

1	Úvod.....	5
2	Metodika zpracování a cíl práce.....	6
3	Teoretická východiska cestovního ruchu	8
3.1	Cestovní ruch.....	8
3.1.1	Cestovní ruch podle motivace účastníka	8
3.1.2	Cestovní ruch dle způsobu realizace	9
3.1.3	Cestovní ruch podle způsobu financování	10
3.1.4	Turistika	10
3.2	Cykloturistika	11
3.2.1	Druhy cyklistické dopravy	12
3.2.2	Druhy cyklistických tras.....	13
3.2.3	Eurovelo	13
3.2.4	Greenways trasy	15
3.3	Jízdní kolo	16
3.3.1	Vynález kola.....	16
3.3.2	Vynález jízdního kola.....	16
3.3.3	Typy jízdních kol	17
3.3.4	Speciální typy kol.....	19
3.3.5	Konstrukce kola.....	20
3.3.6	Příslušenství na kolo.....	23
3.3.7	Cyklistické oblečení	24
3.4	Typy cyklistů.....	26
3.4.1	Technika jízdy	26
3.4.2	Údržba jízdního kola	29
4	Hodonínsko	30
4.1	Charakteristika Hodonínska	30
4.2	Rostlinstvo a živočišstvo	31
4.3	Kulturně historické památky	32
4.4	Kulturní zařízení, kulturní a jiné akce	32
5	Cyklotrasy	34
5.1	Cyklostezka č. 1 - Podluží.....	34
5.2	Cyklostezka č. 2 - Mutěnická vinařská stezka (malý okruh)	41

5.3 Cyklostezka č. 3 - Bzenecká vinařská stezka	44
6 Výsledky výzkumu.....	48
7 Doporučení.....	55
8 Závěr.....	56
9 Seznam použité literatury	57
10 Seznam příloh.....	65
Příloha č. 1	1
Příloha č. 2	2
Příloha č. 3	3

1 Úvod

Cykloturistika je v posledních letech velmi oblíbeným sportem všech věkových kategorií. V nedávné historii byla jízda na kole možná pouze na silnicích nebo na nezpevněných lesních cestách. Díky vynálezu horského kola a značné aktivní snaze vybudovat stezky se tato možnost rozrostla. Během několika let se na území České republiky zbudovalo mnoho cyklistických tras a cyklistických stezek. Cykloturistika se v současnosti stává masovým sportem a módní záležitostí.

Jízda na kole má dobrý vliv na zdraví člověka. Jako největší výhodu jízdy na kole považuji to, že se dá vykonávat téměř za každého počasí. Oproti pěší turistice je cykloturistika méně časově náročná a umožňuje stejné možnosti pohybu v přírodě. Je již několik let známo, že výkonnost populace ČR klesá, a proto je cykloturistika jednou z možných variant jak tuto výkonnost zlepšit, nebo si ji aspoň udržet. Jízda na kole by v nás měla zanechat příjemný pocit a hlavně příjemné vzpomínky z nově objevených míst, které jsme dosud neznali.

Ve své bakalářské práci se zabývám možnostmi cykloturistiky v oblasti Hodonínska, je zde mnoho vinných stezek, které jsou charakteristické pro tuto oblast.

Již několik let se snažím jezdit na kole se svými rodiči a přáteli se kterými projíždím nejrůznější místa po celé ČR, ale i Slovensku. Pro mne je jízda na kole odpočinkovou aktivitou, při které se můžu dostat na místa, kam by se člověk s autem nedostal. Díky této zálibě mám většinu cykloturistických tras na Hodonínsku projeto, a tak pro mne bylo snazší tyto cyklotrasy popsat v mé bakalářské práci.

2 Metodika zpracování a cíl práce

Mezi nejdůležitější činnost pro vypracování bakalářské práce (Možnosti cykloturistiky v oblasti Hodonínska) je sběr informací a podkladů pro jejich následné využití a zhodnocení. Jako první důležitý krok je nashromáždění podkladů. Tyto podklady jsem získávala v knižní podobě v knihovně Bedřicha Beneše Buchlovana v Uherském Hradišti a ve Městské knihovně Hodonín, dále v informačním centru Hodonín. Většina podkladů bylo knižních, ale použila jsem v této bakalářské práci také internetové zdroje, propagační materiály, regionální mapy a atlasy. Informace, které jsem z těchto zdrojů využila, byly použity jak v teoretické, tak v praktické části mé bakalářské práce. Dalšími zdroji, které jsem využila, byly turistictví průvodci a turistické publikace.

Pomocí elektronického a písemného dotazníku jsem získala další informace, které jsou v práci využity. Tento dotazník mohli lidé vyplňovat od ledna do konce měsíce dubna tohoto roku na internetovém portálu survio.com, dále jsem se dotazovala svých známých, se kterými jezdím na cyklovýlety a o kterých vím, že mají také zálibu v jízdě na kole. Jako poslední možnost pro vyplnění dotazníku pro mou bakalářskou práci jsem náhodně oslovovala cyklisty na cyklostezce zvané „Mutěnka“, která je hojně využívána na Hodonínsku.

Techniku výzkumu jsem si vybrala podle FORETA a STÁVKOVÉ (2003) metodu dotazování. Dotazníky jsem měla na internetu, ale i v tištěné podobě.

Obsah této práce lze rozdělit na několik částí – úvod, metodiku zpracování a cíl práce této bakalářské práce. V další části práce jsou uvedené teoretické východiska CR, kde jsou vysvětleny pojmy, které souvisí s cestovním ruchem, jako je např. definice CR, rozdělení CR podle několika hledisek. V této části se práce zabývá také cykloturistikou, jejím rozdělením, je zde také vysvětlen rozdíl mezi cyklostezkou a cyklotrasou. Poté je práce zaměřena na kolo, jeho historii, konstrukci a jeho dalším možným příslušenstvím. Následuje část věnovaná rozdělení cyklistů a je zde také zmíněno desatero pro cykloturistiku. Praktická část práce obsahuje charakteristiku oblasti Hodonínska, její rostlinstvo, živočišstvo, kulturně historické památky, kulturní a sportovní zařízení a poté se práce zabývá jednotlivými cyklostezkami, které byly vybrány pro tuto práci. V další části jsou popsány výsledky výzkumu s grafy a podle zjištěných dat jsem napsala doporučení a závěr.

Cíl práce

Cílem této bakalářské práce je popsat cyklostezky, které byly předem vybrány a zjistit, jak často je cyklisté využívají, jestli jsou spokojeni se stavem a značením těchto cyklostezek a cyklotras v oblasti Hodonínska. Cíle bylo dosaženo pomocí osobního náhodného dotazování na cyklostezce „Mutěnka“ (Mutěnice – Kyjov) a pomocí elektronického dotazníku.

3 Teoretická východiska cestovního ruchu

3.1 Cestovní ruch

Autoři Ryglová, Burian a Vajčnerová citují ve své publikaci Cestovní ruch- podnikatelské principy a příležitosti v praxi text F. W. Ogilvie z roku 1933, který má následující znění: „*Cestovní ruch je ekonomický jev spojený se spotřebou hmotných a nehmotných statků, hrazených z prostředků získaných v místě trvalého bydliště.*“

Lze jej rozdělit do několika sektorů:

- sektor ubytovací služby – jsou to poskytovatelé ubytovacích zařízení, hotelové řetězce, penziony, ubytovny, motely apod.,
- sektor atrakce – zde patří národní parky, zábavné parky, tematické parky, kulturní a historická místa apod.,
- sektor doprava – letecká, autobusová, lodní a železniční doprava, půjčovny a zprostředkovatelé půjčování vozidel,
- sektor zprostředkovatelé – rezervační systémy, touroperátoři, cestovní kanceláře a agentury, organizátoři konferencí a další,
- sektor organizace – zahrnuje turistické asociace, národní turistické centrály, regionální centra apod.

Formy cestovního ruchu se dělí na 2 skupiny:

- cestovní ruch podle motivace účastníka,
- cestovní ruch podle způsobu realizace. [4]

3.1.1 Cestovní ruch podle motivace účastníka

Jedná se o souhrn vnitřních a vnějších podnětů, které působí na osobu, která je motivována k účasti na cestovním ruchu.

- Rekreační CR – je nejrozšířenějším motivem, kde se klade důraz na odpočinek, regeneraci a klid.
- Kulturně poznávací CR – plní výchovně-vzdělávací funkci, motivem je poznání jiné kultury a tradic jiné destinace.

- Sportovně turistický CR – zde je motivem posílit či udržet kondici, jedná se o pěší turistiku, cykloturistiku, návštěvu sportovních akcí apod.
- Zdravotně orientovaný CR – slouží pro nemocné lidi, kteří se jezdí zotavovat např. do lázní apod.
- Venkovský CR – byl vytvořen pro bližší vztah člověka s přírodou, tento cestovní ruch se nejčastěji odehrává na venkově, statku, chalupě atd.
- Vzdělávací CR – stvořen pro lidi, kteří se rádi vzdělávají v nejrůznějších oblastech a rádi získávají nové informace.
- Kongresový CR - jedná se o CR, který spojuje odborníky z různých oblastí, kteří si vyměňují informace a zážitky
- Religiózní CR – motiv je náboženský, jedná se o poutě, túry a návštěvy kostelů.
- Lovecký CR – je spjatý s lovem zvířat.
- Dobrodružný CR – také často nazýván adrenalinový, jedná se např. o bungee jumping, rafting, zorbing a další rizikové sporty. [17]

3.1.2 Cestovní ruch dle způsobu realizace

Z územního hlediska

- Domácí CR – jde o takový CR, který se uskutečňuje uvnitř státu, ve kterém účastníci mají své trvalé bydliště a nepřekračují hranice tohoto státu, tedy jedná se o domácí spotřebu,
- Zahraniční CR – zde se jedná o CR, kde se účastníci přemísťují do státu, ve kterém nemají své trvalé bydliště.
Můžeme jej rozdělit na:
 - aktivní (incoming) – jedná se o příjezd cizinců do České republiky,
 - pasivní (outgoing) – tento CR představuje odjezdy českých občanů mimo Českou republiku (úbytek devizových prostředků).
- Tranzitní CR – jedná se o průjezd nebo přejezd státem, který není určený za cíl turistovi, může se také jednat o mezipřistání na letišti.

3.1.3 Cestovní ruch podle způsobu financování

Volný CR – zde si všechno zboží i služby hradí zákazník v plném rozsahu.

Vázaný CR – často se označuje jako „sociální cestovní ruch“, účast je vázána určitými podmínkami, které musí účastník splňovat.

Další možné dělení CR

Podle délky pobytu

- Krátkodobý – délka pobytu je max. 3 noci.
- Dlouhodobý – délka pobytu je min. 3 noci a více.

Podle způsobu účasti

- Organizovaný – dovolenou nebo zájezd organizuje cestovní kancelář, cestovní agentura nebo jiní zprostředkovatelé.
- Neorganizovaný – svou dovolenou si plánuje a zprostředkovává sám účastník.

Podle příslušnosti účastníků ve skupině

- Individuální – může se jednat o jednoho účastníka nebo turistu, který s sebou může mít i rodinu.
- Skupinový – často nazývám jako „kolektivní CR“, kdy se jedná o větší počet osob, které spolu cestují. [17]

3.1.4 Turistika

Je to soubor činností spojených s pohybem a pobytem v přírodě. Cílem turistiky je poznat přírodní a společenské poměry v dané oblasti za využití odborných technických znalostí a dovedností. Účastník se pohybuje vlastní silou. Termín turistika je odvozen od slova *túra* a často se nesprávně používá při označování činností, při kterých nepřevažuje pohyb vlastní silou nebo není jejím hlavním smyslem a měl by být proto označen jako cestovní ruch. U turistiky není na prvním místě výkon jedince, ale jde spíše o vnímání přírody, celkové zotavení a odpočinek. [11]

Druhy turistiky

Rozlišujeme několik druhů turistiky, protože je možné se pohybovat různými způsoby v přírodě, jedná se např. o:

- pěší turistiku,
- cykloturistiku,
- vysokohorská turistika,
- lyžařská turistika,
- vodní turistika,
- mototuristika,
- turistika na zvířatech,
- jiná. [13]

3.2 Cykloturistika

Jako první je potřeba definovat pojem jízdní kolo. Je to jednostopé vozidlo, které je poháněno silou lidských svalů, případně pomocí motoru. Lidská energie převedená, většinou dolnímu končetinami, na kliky kola je přes převody a řetězy převedena dále na rotaci kola, zpravidla zadního, které poté vykonává pohyb na zemi. Jízdní kolo slouží jako dopravní, rekreační nebo posilovací prostředek. [7]

Cykloturistika je druh turistiky, při které se jako hlavní prostředek při přesunu z místa na místo používá jízdní kolo. Přesun na kole je levný a rychlý, a je to nejlepší forma jak zůstat v nejbližším kontaktu s přírodou. Jízdní kola jsou uzpůsobena jak pro jednodenní putování, tak i pro vícedenní putování bez doprovodného vozidla, ale také pro jízdu se zátěží. [11]

Jízda na kole nezatěžuje životní prostředí a má velice pozitivní vliv na fyzickou kondici a zdraví člověka. Od cyklisty se očekává, že zvládá techniku jízdy svého kola, ovládá dopravní předpisy a první pomoc a je schopný si poradit se základními úpravami a údržbou kola. [1]

Můžeme tedy říct, že cykloturistika zahrnuje část turistiky, která je spojena s využitím jízdního kola buď na cyklotrasách, nebo na cyklostezkách či jiných cestách (polních, lesních nebo na turistických trasách). Je to druh cestovního ruchu, který má určitý potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků, je to skvělý prostředek, který přispívá k rozvoji zdravého

životního stylu a nezatěžuje životní prostředí, jako například auta, která vypouští jedovaté plyny. Cykloturistika umožňuje vytvářet nové pracovní příležitosti v oblasti doprovodných služeb pro cyklisty.

3.2.1 Druhy cyklistické dopravy

Dopravní

Jízda na kole je přepravou k cíli. Kolo slouží jako přeprava do zaměstnání, do školy a za občanskou vybaveností. Každodenní cyklisté většinou znají dobře pozemní komunikaci a jezdí většina jednotlivě. Využití jízdního kola není tolik závislé na počasí.

Turisticko – rekreační

Hlavním cílem je samotná jízda na kole mimo zastavěná území. Cyklisté často jezdí za atraktivním prostředím – výhledy, zeleň, apod., nevadí menší zajižděky. Typičtí jsou víkendoví cyklisté, častokrát i s malými dětmi.

Sportovní

Jízda na kole je prostředkem k lepší kondici a zvyšování sportovní výkonnosti. Je zde využívána nejvíce motoristická komunikace, kde se dosahuje vyšší rychlosti při jízdě nebo cyklisté využívají závodních drah (bikros, freestyle atd.) Při sportovní jízdě není překážkou ani strmější stoupání.

Klíčové pojmy

Cyklostezka

Jedná se o pozemní komunikaci, která byla vytvořena výhradně pro cyklisty. Automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Bývá označena dopravní značkou „Stezka pro cyklisty“. Pokud je stezka vedena souběžně se silnicí, je cyklistovou povinností tuto stezku využít.

Cyklotrasa

Je to vytipovaná komunikace vhodná pro cyklistickou dopravu. Může se jednat o silnici nižšího řádu s malým automobilovým provozem, místní a účelovou komunikaci nebo polní či lesní cestu. Používají se tři základní cykloznačky – návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrová tabulka. Na všech třech značkách najdeme symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Umisťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy. Při jízdě na cyklotrase

je cyklista povinen dbát veškerých ustanovení a zejména dodržovat pravidla silničního provozu.

Cykloturistická trasa

Takové trasy nevedou silnicemi či automobilovým provozem, ale vedou přírodou a terénem, většinou horší polní nebo lesní cestou, která by měla být určena především pro vyznavače horských kol. Je vyznačena pásovými značkami, které mají krajní pásy žluté a prostředek je červený, modrý, zelený a nebo bílý, Je zde podobné značení jako u pěších tras, lišící se o velikost a delším intervalem umístění.

Singltrack

Jedná se o přírodní úzkou cestu, která vede lesy, kde se často vlní mezi stromy, cesta není udržovaná, často je nelehké najít výraznou stopu pro kolo, nevede příliš rovno, ani z kopce do kopce. Velmi často bývají cestičky úzké, proto se při jízdě na singltracku může jezdit pouze jedním směrem. Každý singletrack je jedinečný tím, že se snaží co nejvíce přiblížit dané krajině a oblasti. Vede cyklisty k dynamické jízdě a je navržen tak, aby odolával přírodním vlivům a turistické zátěži. [4]

3.2.2 Druhy cyklistických tras

Místní – využívají se v obci pro každodenní cyklistiku a pro napojení na trasy regionální.

Regionální – spojuje cíle ležící mimo obec. Je velmi důležitá návaznost pro jejich správné fungování na síť místních cyklistických tras. Jedná se o dopravní nebo rekreační trasy.

Dálkové (nadregionální) – spojují vzdálené cíle. Při průchodu obcí by měla využívat místních cyklistických tras. Slouží zejména pro prázdninovou rekreaci.

3.2.3 Eurovelo

Jedná se o evropskou síť cyklotras, je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Má celkem 14 transevropských cyklotras o celkové délce přes 70 000 km, dosud je zrealizováno 45 000 km, zbytek by měl být dokončen do roku 2020. Eurovelo vedou po existujících či plánovaných dálkových cyklostezkách, které splňují stanovené podmínky. Větší část této sítě je tvořena dosud stávajícími národními, regionálními či místními cyklotrasami. Jednotlivé trasy jsou označeny číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček, což je symbol Rady Evropy, názvem trasy (v anglickém jazyce a národním) a názvem sítě tras (Eurovelo). Takové značení je integrováno do jednotlivých

národních systémů značení v Evropě. Trasy EuroVelo tvoří významnou přidanou hodnotu pro cestovní ruch. Po celkovém dokončení se odhaduje její potenciál na 14,5 mil. přenocujících návštěvníků ročně a dalších 46 mil. jednodenních výletníků. Tyto trasy by měly přinést zisk celkem 7 mld euro ročně.

Základní pravidla vedení a značení dálkových evropských tras Eurovelo:

- nutnost atraktivity trasy – dostatek turisticky atraktivních míst,
- bezpečnost při cestě – trasy vedou mimo frekventované silnice,
- komfort – celoročně sjízdné trasy, žádné velké převýšení,
- dostatek služeb na trase – ubytovací a stravovací zařízení, opravy kol,
- propojenost hlavních měst, států a regionů,
- jednotné a srozumitelné označení i pro cizince,
- vhodná propagace trasy a aktualizace informací o trase,
- jednotná koordinace a propagace tras na evropské (ECF) a národní úrovni,
- dostatečné napojení na veřejnou dopravu – vlaky, cyklobusy.
- Trasa EV13/Stezka železné opony vede co nejbližší hranicím a neprochází pouze na území jednoho státu, což je pro ni důležité.

Eurovelo v České republice podle CESKOJEDE.cz (2007) „*Implementaci evropských tras na národní úrovni mají na starost jednotlivá koordináční centra Eurovelo v jednotlivých zemích, pro značení tras v terénu jsou v kompetenci krajů a obcí. Koordinací tras Eurovelo v České republice byly pověřeny Nadace Partnerství (člen ECF) a Centrum dopravního výzkumu.*“ [23]

Na území České republiky vedou 4 EuroVelo o celkové délce 2 100 km.

1. EuroVelo 4: Trasa střední Evropou: Roscoff – Kyjev (délka 4 000 km)
2. EuroVelo 7: Sluneční trasa: Nordkapp – Malta (délka 7 409 km)
3. EuroVelo 9: Balt – Jordan: Gdaňsk – Pula (délka 1 930 km)
4. EuroVelo 13: Stezka železné opony: Barentsovo – Černé moře (délka 9 000 km) [23]

3.2.4 Greenways trasy

Nazývané také jako zelené stezky, jedná se o stezky, které vedou přírodou, podél řek, vodních kanálů, podél starých železničních stanic a obchodních cest, jednoduše trasy bez automobilové dopravy, určené pro pěší turisty, in-line bruslaře, cykloturisty, jezdce na koních a vozíčkáře. Na těchto stezkách najdeme infocentra, lavičky, kvalitní povrch, reklamy, stojany na kola, WC, parkoviště pro auta, ubytování, občerstvení a servis. Nejvýznamnější greenways v České republice jsou trasy Praha – Vídeň, Moravská stezka, stezka Labe, Moravská vinná stezka. [24]

3.3 Jízdní kolo

3.3.1 Vynález kola

Kolo jako samotné je jedním z největších vynálezů lidstva už jen díky tomu, že pro něj neexistuje nic podobného, co by se vyskytovalo jako vzor v přírodě. Je nemožné využívat živých buněk otáčejících se stále kolem jedné osy. Jako první bylo kolo složeno ze dvou až třídlílného kotouče, který byl spojen pevně s osou a bylo využíváno jako kolo k vozu. Nejstarší zmínky o kole pochází z období asi před 5000 lety. Trvalo řadu let, než někdo přišel s myšlenkou kola smontovat za sebe místo vedle sebe a použít je jako povoz k pohybu vpřed. Možností pohybovat se vlastní silou pomocí technického stroje se člověk zabývá přes 3000 let.

3.3.2 Vynález jízdního kola

První zmínky o jízdním kole se datují v roce 1818, kdy Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn se přihlásil jako vynálezce říditelného běhacího kola, které bylo na jeho počest později pojmenováno „drezína“. Nikdo tenkrát netušil, že jízdní kolo, které bylo při svém zrození nejprve k posměchu, se stane neekologičtější prostředkem a zažije takový vzestup.

Celé 19. století procházelo kolo vývojem, který zlepšil jízdní vlastnosti a ovladatelnost kola. Francouzský mechanik Ernest Michaux doplnil přední kolo o šlapací kliky, tím začala éra kol „classic“ s velkým předním kolem a malým zadním. V roce 1869 se vyrobilo dokonce už 50 000 kusů těchto kol. Další boom kolo zaznamenalo, když pan Dunlop vynalezl pneumatiku, která byla přímo montována na ráfek a nedala se opravit a poté bratři Michellini vynalezli snímatelnou pneumatiku, kterou předvedli v roce 1891 na závodě Paříž – Brest (celkem 1200 km). [10]

V dnešní době v období techniky je kolo označováno jako „auto malého muže“. V České republice se poprvé kolo objevilo před 170 lety, kdy se karlovarský lesnický mistr odvážil vjet na silnici se svým zkonstruovaným dvoukolým spřežením. Okolní lidé se mu vysmívali, že se projíždí na svém běhacím stroji po krajině. [8]

Kolo je v současné době nejen vynikajícím dopravním a ekologickým prostředkem, ale také je to zdroj zábavy a prostředek rekreačního sportování. Každý rok se po celé republice pořádá řada cykloakcí pro širokou veřejnost a cyklomaratonů, ze kterých si vybere skoro každý, kdo má chuť a odvahu porovnat své síly s lidmi stejného zaměření.

Cykloturistům slouží značené cyklostezky a cyklotrasy. Rekreační oblasti se snaží vyjít všem nadšencům tohoto sportu vstříc, a proto vznikají půjčovny kol, cyklobusy apod. [10]

Výběr správného jízdního kola

Člověk, který si chce pořídit jízdní kolo, stojí před nelehkou úlohou. Je potřeba si dobře promyslet jaké kolo je pro něj nejvhodnější. Existuje celá řada nejrůznějších kol, které se liší v technice jízdy, vzhledu, typu pneumatik a především v ceně.

3.3.3 Typy jízdních kol

Silniční kolo

Je velmi lehké s velkým průměrem kol a s úzkými ráfky a úzkými plášti s minimálním vzorkem. Jak už název napovídá, toto kolo je určeno pro jízdu na silnici, pokud možno bez nerovností (výmoly, díry, kamínky, štěrky), ale to neznamená, že na silnici horší kvality silniční kolo nemůže vjet, ale musí se zde počítat s větším opotřebením. Od ostatních kol se kolo silniční liší především tvarem řídítek, tzv. beranů, která přispívají k aerodynamickému posedu, což znamená k rychlejší jízdě. Na řídítkách jsou nainstalovány ovládací prvky brzd, přehazovačky a přesmykače. Silniční kolo by mělo vážit 8 až 10 kg.[10]

Silniční kolo může dále rozdělit dle způsobu využití na:

- Závodní silniční kolo – u tohoto kola jsou všechny jeho části tvořeny z nejlehčího materiálu, který se přesně hodí na funkci, kterou každá konkrétní část vykonává. Hlavní trojúhelník je vytvořen z výjimečně lehkých a pevných trubek tenkostěnného hliníku. Kolo má titanové sedlové lyžiny, přehazovačky a brzdové páčky z uhlíkových vláken. Nejdůležitější pro závodní silniční kolo jsou lehká kola. Tyto kola se využívají například na Tour de France.
- Základní silniční kolo – tyto kola se neustále vylepšují. Materiál používaný na rámové trubky je lehký a relativně levný. Tzv. silničky jsou vhodné pro jednodenní výlet, nebo pro každého, kdo chce rychlé, citlivé kolo pro kondiční cyklistiku.
- Kolo na časovku – při jízdě na tomto kole se musí jezdec co nejvíce skrčit a ruce držet co nejblíže k tělu, aby dosáhl nejnižšího odporu vzduchu a tím nejvyšší rychlosti. Kolo má speciální řídítka, o která se jezdec opírá svými lokty. Podstatná součást je

čočkovité diskové zadní kolo, které je uzpůsobeno tak, že zabraňuje, aby se za kolem tvořily víry a zvyšovaly odpor.

- Dráhové kolo – jedná se o kola čistě závodní. Používají se na krátké vzdálenosti a jsou navržena tak, aby dosahovala maximální rychlosti. Nemají přimontované žádné brzdy ani řazení. Tyto kola mají neměnný pevný převod – když se otáčí zadní kolo, hýbou se i nohy jezdce. Jelikož nemají brzdy, tak jezdec brzdí tak, že jezdí nahoru a dolů po strmé ploše dráhy a také tím, že klade odpor vracejícímu se pedálu.
- Triatlonové kolo – taková kola jsou velmi podobná kolům na časovku, ale jedním velkým rozdílem je to, že u triatlonových kol nejsou přední kola tak nízká. Je to kvůli tomu, že triatlonisté musí s kolem také běžet. Kola na triatlon by měla být vybavena dvěma košíky na láhev.[18]

Horské kolo

Horská kola vznikla díky potřebě jezdců mít nízko těžiště, to usnadňuje technické manévrování v nízké rychlosti a rychlé seskakování, proto se u horských kol využívají nízké rámy. Mají silné pláště, hrubý vzorek a velmi silné brzdy. Tyto kola jsou využívána na výlety v nerovnoměrném terénu mimo silnici, na kondiční jízdu a závody. [18]

Gary Fisher a Joes Breeze, dva Kalifornané, byli prvními průkopníky kol do každého terénu. V roce 1973 se vydali na svých letitých kolách k hoře Tamalpais. Jednalo se o nepřátelský terén, který vyžadoval občasné tlačení kol. Zpáteční cestou z této hory je čekal prudký sjezd neupravenou pěšinou plnou šterku, výmolů a kořenů, takový sjezd jim přinesl nepoznané zážitky z jízdy na kole.

Před patnácti lety se kola dělila na silniční a horská. Vývoj kola se dále rozdělil na cross country a sjezd (downhill). Poté se přiřadila další skupina kol a to sice nezávodního typu, ale využívána do náročného terénu tzv. freeride a enduro. [7]

- Cross country – tyto kola se využívají v členitém terénu, se stoupáním a mírnějšími sjezdy. Jsou nejrozšířenější a velmi oblíbená mezi běžnými uživateli. Typické cross county kolo je kolo s odpruženou vidlicí.
- Downhill – využití těchto kol je pro přípravu na závod i samotný závod. Rozdíl mezi cross country a downhill kolem je v jeho rámu, kde je nižší sjezdový posed jezdce. Kola typu downhill nejsou vhodná pro běžnou jízdu v terénu se stoupáním, protože

nedisponují dostatečnými převody. U těchto kol jsou typické kotoučové brzdy z důvodu potřeby rychlé akce a vysoké účinnosti.

- Freeride – tyto kola musí zdolat i prudší stoupání a splňovat podmínky pro rychlou sportovní jízdu ve volném terénu. Mají mnoho společného s koly typu downhill, kde se využívá kotoučových brzd a velký pružící zdvih předního i zadního kola.
- Enduro - horská kola enduro vynikají lehkými a pevnými rámy, dokonale vyladěnou geometrií a optimálním osazením. Mají nejblíže ke crosscountry kolům. [7]

3.3.4 Speciální typy kol

Tandem

Jedná se o dvoukolo, které je na světě již více než 100 let. Z počátku 20. století existoval Stearnův tandem, který byl srovnatelný s dnešním. Měl jeden společný pohon a dvě sedla, z této doby pochází výraz „tandem“, další historické označení pro dvoukolo byla sociable, compaignonrad nebo také Zwillingrad. Rám tandemu je speciálně upravený pro dvě osoby, má dvě sedlové trubky a dva středy, které jsou spojeny řetězem. Jízda na dvoukole není jednoduchá, neboť vyžaduje určitou souhru a spolupráci mezi předním (kormidelník, Captain) a zadním jezdce (Stoker).

Brždění a řízení dvoukola je náročnější než na normálním kole a často dělá potíže začátečníkům. Přední jezdec má na starost změnu převodů a řízení vzhledem k tomu, že má lepší rozhled a může lépe vyhodnocovat situaci. Existují i skládací dvoukola, které se dají jednoduše rozložit na dvě části a dá se s nimi cestovat např. vlakem či autem.

Lehociped

Jde o kolo, při kterém cyklista nesedí, ale pohodlně leží na zvláštním lehátku. Rámová konstrukce lehocipedu je relativně nízká, jezdec se nachází blízko u země. Do pedálů jezdec nešlape klasicky svisle, ale dává je do pohybu z horizontální polohy. Existují i lehocipedy na kterých jezdec leží na břiše a šlape dozadu do pedálů, které jsou umístěny až vzadu za bicyklem.

Rozlišujícím kritériem je délka dlouhého lehokola, která se pohybuje mezi 165 – 180 cm, tyto kola mají přední kolo před klikou s pedály a umožňují jezdcovi pohodlnou pozici. Krátké lehocipedy mají délku mezi oběma koly asi 100 cm, přední kolo je umístěno mezi šlapadly a sedadlem, proto je velmi snadné taková kola ovládat v zatáčkách. Ovladatelnost lehocipedů je proti běžným kolům podstatně horší.

Motorová kola

Můžeme je nazývat také jako pomocníci při šlapání, tyto kola jsou velmi prospěšná při jízdě, když už jezdci nestačí jeho vlastní síly. Nejčastější majitelé těchto kol bývají senioři. Mají limitovanou či nelimitovanou podporu šlapání, když například rychlost klesne pod určitou hranici, nebo když jezdec přestane šlapat, tak se zapne pomocný motor, který udrží kolo v chodu při nastavené rychlosti.

Elektrokolo

Jedná se o kola poháněna buď nábojovým motorem, který je zabudovaný v jednom náboji, nebo systémem, jehož síla se přenáší přes převodovku, řetěz nebo ozubený řemen. Podle pravidel Evropské unie je limitovaná podpora šlapání jen do maximální rychlosti 25 km/h. [16]

3.3.5 Konstrukce kola

Rám

Jako základní prvek u kola je rám. Je důležitá správná geometrie a materiál, ze kterého je rám vyroben, protože ovlivňuje skoro dvě třetiny jízdních vlastností kola. Mezi nejčastější materiály patří ocel, hliník, karbon a titan.

Ocelové rámy – levná kola se vyrábějí z tzv. Hi-Ten oceli, jsou těžší, ale za to mají vyšší pevnost, dražší rámy jsou z chrom-molybdenové oceli (Cr-Mo). U dražších kol se váha těchto rámu upravuje o tloušťku stěn. Ocel je velmi náchylná ke korozi, ale tuto nepříjemnost lze odstranit povrchovou úpravou.

Hliníkové (aluminové, duralové) rámy – tyto rámy jsou lehké, duralové rámy jsou dokonce 3krát lehčí než ocelové, je to díky tomu, že je méně náročný na zpracování než ocel. Jsou to masivní rámy, které mají větší průměr trubek, jež poutají na první pohled.

Kompozity – rámy tohoto druhu jsou lehké a pevné, jsou tvořeny výstužnými vlákny. Kola s těmito rámy jsou nejdražší, ale také nejkvalitnější.

Titanové rámy – najdeme je pouze u nejdražších kol, je to pevný a výborně pružící materiál s nízkou hmotností. Zpracování titanu je náročné, protože jej nelze svařovat na vzduchu. Rámy tohoto typu se dělají v malém počtu a to pouze na zakázku.

Řazení, přesmykače, přehazovačka

Řazení je mechanické zařízení, které umožňuje přeřazovat z těžšího na lehčí převod, a díky tomu můžeme překonávat terény nejrůznějšího sklonu. Pokud by řazení na kole nebylo, bylo by náročné překonávat některé strmé kopce. Převodníky jsou dva či tři ozubené talíře na ose s pedály (velká zubatá kola u šlapek) a přehazování mezi nimi provádí přesmykač. Existují různé počty zubů na převodníku, mají větší nebo menší obvod, a tím cyklistům umožňují měnit velikost síly, kterou musí vynaložit, aby otočili zadním kolem. Řazení přehazovaček a přesmykačů je umístěno na řídítkách, buď je ovládáme pomocí páček, anebo je ovládáme pomocí otočné rukojeti. Přehazovačku ovládáme pravou rukou a přesmykače rukou levou. Starší silniční kola mají přesmykače a přehazovačky umístěny na rámové trubce.

Vidlice

U moderních horských kol je přední odpružená vidlice a zadní odpružení rámu. Tyto prvky se často objevují u crossových kol. Je možnost také vyměnit odpruženou vidlici za pevnou, záleží na požadavcích zákazníka. Odpružené kolo tlumí nárazy a tím šetří paže a zápěstí, míru tlumení si může každý nastavit podle svého uvážení. Odpružení využíváme při jízdě v terénu, při jízdě na silnici by nám odpružení ubíralo energii. Nevýhody odpružení kola jsou větší hmotnost a cena, horší ovladatelnost kola a vyšší nároky na údržbu kola.

Řídítka, rohy a představec

Správná šířka řídítek by měla odpovídat právě šířce ramen. U trekkingových a horských kol jsou řídítka skoro rovná, ale dělají se i různě tvarovaná. Pro lepší komfort a pohodlí při jízdě na kole slouží „rohy“, na kterých může cyklista měnit polohu jeho rukou a tím si trochu odpočinout. Představec má velký vliv na výslednou délku kola, která je důležitá pro komfortní posed.

Sedlo

Na pohodlí při jízdě velmi záleží, proto je důležitá správná volba sedla, neboť s ním bude cyklista neustále v kontaktu. Sportovní sedla jsou anatomicky tvarovaná, lehká, úzká a tvrdá. Vykrojení na zadní straně sedla a otvor uprostřed sedla zlepšuje odvětrání zadních partií těla. Širší a měkké sedlo je vhodné pro občasné jízdy, ale na dlouhé cesty je toto sedlo nevhodné, protože hrozí, že by se mohlo cyklistovi zapařit pozadí. Rozlišujeme dámské a pánské sedlo, dámské sedlo se liší tím, že je kratší a širší v zadní části. Trubka,

na které je sedlo namontováno nazýváme sedlovka, na každé sedlovce by měla být značka maximálního vysunutí a to z důvodu, aby nebylo ohroženo zdraví cyklisty při jízdě na kole a zbytečným haváriím.

Brzdy

Jsou nejdůležitější komponenty, jejichž kvalita a bezchybná funkce jednoznačně ovlivňuje bezpečnost jízdy. Nekvalitní brzdy mohou ohrozit nejen zdraví cyklisty, ale i zdraví ostatních. Máme čtyři základní typy brzd U-Brake, V-Brake, hydraulické ráfkové a kotoučové. Silniční kola jsou vybavena brzdami U-Brake, což jsou tzv. čelist'ové brzdy, které se liší hlavně kvalitou materiálu a provedením, ale samotná konstrukce brzd se výrazně neliší. Na horských kolech nacházíme řadu konstrukčních rozdílů v brzdách, a to proto, že se výrobci snaží zabránit zaplnění prostoru okolo brzd bahnem při jízdě v náročném terénu.

Ráfky, paprsky a pneumatiky – pláště

Ráfky jsou komponentem, na kterém se snaží výrobci co nejčastěji ušetřit. Mnohokrát výrobci dodávají i k těm nejkvalitnějším kolům ty nejobyčejnější ráfky, které nejsou dosti odolné proti deformaci a často se „rozcentrují“. V takovém případě je vhodné ráfky vyměnit za kvalitnější, dvojité. Další nevýhodou levných ráfků je „probrodění“ stěn, které se projeví účinkem brzdových špalíků. Paprsky jsou nejběžnějším výpletem kola. Vyrábějí se z ocelové, ocelové chromové, duralové, nebo titanové. Jsou zpravidla kulaté, ale u speciálních kol mohou mít i plochý tvar, zpravidla jich bývá 32, ale může jich být více či méně. Pláště se vyrábějí v nejrůznějších barvách a vzorcích. Hrubé pláště mají veprostřed pruh se souvislým jemným vzorkem (semislický), tyto pláště se hodí do terénu, ale i na silnici, jsou univerzální. Velmi záleží na nahuštění kol, chystáme-li se do terénu, budeme hustit méně, protože pneumatiky lépe pruží a jsou měkčí, jízda je tedy o něco pohodlnější, dochází ale k většímu opotřebení pláště a při nárazu může hrozit proražení duše o ráfek. Na silnici vyjíždíme se silně nahuštěnými pneumatikami, kde potřebujeme co nejmenší odpor.

Pedály

Klasické pedály jsou nejběžnější, nejsou určeny pro vrcholové sportovce, ty naopak používají pedály nášlapné, na kterých musí šlapat ve speciálních botách. Boty určené k nášlapným pedálům mají vespod zámek, který přesně padne do pedálu. Takové spojení pak umožňuje co nejlépe využít vynaloženou energii. Bota v pedálu neklouže,

nepadá a nedochází zde k žádné ztrátě energie. Dříve se používaly klipsny s řemínky, ale jejich bezpečnost byla nízká, při pádu se totiž bota nedala oddělit od pedálu.[5]

3.3.6 Příslušenství na kolo

Přilba je ze zákona povinou součástí cyklisty mladšího patnácti let, ale ani starší cyklisté by neměli podceňovat význam přilby, je to naprostá nezbytnost, která může zachránit život při pádu z kola. Jádrem přilby je tvořeno tvrzeným polystyrenem, skořepinových povrch je vyroben z odolného materiálu, který je odolný vůči nárazu. U levnějších modelů bývá skořepinové jádro pouze přilepeno ke skořepině, takové přilby se hodí spíše na lehkou cykloturistiku, kde je riziko pádu nízké. Dražší přilby se vyrábí vstřikováním polystyrenu do skořepiny, takové přilby jsou pevnější a mnohem odolnější i při prudším nárazu. Špičkové přilby mají ještě navíc v jádře plastovou nebo hliníkovou kostru. Výrobci se řídit pravidlem, že přilba musí být vyrobena tak aby se při prudkém nárazu nezničila. Polystyrenové jádro slouží k tomu, aby se při pádu pohltila energie vzniklá nárazem dříve, než se dostane k hlavě. Optimální váhy přilby by měla být mezi 260 – 320 gramy. Cyklisté, kteří jezdí s rozepnutou přilbou, jako by žádnou neměli.

Držák na láhev a láhev jsou nepostradatelnou součástí kola, hlavně v letních měsících, kdy je přísun tekutin nezbytný. Cyklistická láhev se označuje jako „bidon“. Na zimní měsíce je možno zakoupit i speciální láhev, která má termovložku, uchovávající teplý nápoj i za nízkých teplot. Pro náročnější cyklisty existují i vaky na pití, které vypadají jako batoh, ale z jejich vrchní části vystupuje hadička (brčko), která vede přes ramena cyklistů, a ti z ní pijí. Tyto vaky jsou výhodné v tom, že při pití se nemusíme pouštět řídítek.

Brašny a brašničky slouží jako zavazadlo na kole. Důležitou vlastností je odolnost vůči vodě. U brašen, které si pořizujeme na zadní nosič, je důležité dbát na dobrý výběr s ohledem na způsob připevnění, pokud budeme brašnu z kola sundávat častěji. Na kratší vzdálenosti postačí podsedlová brašnička nebo rámová, která je vhodná na nářadí, rezervní duši a lepení. Brašny upevňované na řídítka mají někdy speciální průsvitný obal na vrchní části, který se dá využít pro mapu.

Cyklocomputer již dnes patří k základnímu vybavení kola. Podle ceny se odvíjí i funkce cyklocomputeru – frekvence šlapání, srdeční frekvence, výkon, některé dokonce umožňují přenos dat do počítače, ale takové cyklocomputery jsou pro běžnou cykloturistiku přehnaně drahé a za takovou věc zaplatíme až několik tisíc korun. Bez

takových věcí se ale špičkový sportovec nebo náročnější cyklista neobejde. Mezi základní veličiny, které získáme na běžných cyklocomputerech jsou rychlost, průměrná rychlost, počet ujetých kilometrů, nejvyšší a nejnižší dosažená rychlost. Novinkou na trhu jsou navigační computery, které pracují na bázi GPS, takové zařízení v průběhu trasy naviguje a informuje. Již řada cyklotras je zpracována pro tyto navigační pomůcky. Pořizovací cena tohoto zařízení se pohybuje okolo 8 000 korun.

Blatníky jsou podle silniční vyhlášky povinnou výbavou. Zastihne-li nás déšť při cestě, jsou blatníky nepostradatelné. Doporučení pro cyklisty je pořídit si blatníky co nejširší, aby v případě deště, nebo bahna na cestách, mohl blatník zachytit co největší nános bahna.

Světla a reflexní pásy patří k základnímu vybavení. Pravidlo zní „vidět a být viděn“. Jezdí-li cyklista až za tmy domů je vhodné, aby si za tmy oblékl i reflexní vestu. Podle Vyhlášky č. 102/1995 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích v § 99 – Jízdní kola, musí mít vpředu bílé světlo a vzadu světlo červené. [11]

3.3.7 Cyklistické oblečení

Neexistuje špatné počasí, ale jen špatné oblečení – toto je motto cykloturistů. Cyklistické kalhoty jsou nejdůležitější částí oblečení, dříve se používala kožená vložka z nejjemnější jelenice, ale ta byla nahrazena syntetickou, nyní se vyrábí takové kalhoty ze směsi elastických vláken, jako je například polyamid/elastan Správné nohavice by měly zakrývat minimálně polovinu stehen, aby zabránily odření vnitřní strany stehen a měly by hladce přiléhat k nohám. V dnešní době se používají nohavice ušité spolu se šlemi nebo s laclem, kde mají na sedací části syntetickou vložku, ale člověk by měl raději předcházet potíží a před cestou si natřít sedací partie, heřmánko-glycerínovým krémem nebo prostou vazelinou, aby se zabránilo vzniku nepříjemným bolákům na hýždích a, zánětům vlasových váčků. V zimním období je potřeba nohy chránit před chladem a obléknout si takzvané návleky, které se navléknou jako punčochy nebo lze zakoupit dlouhé cyklistické kalhoty. Vrh svého těla cyklista chrání cyklistickým dressem, který by měl být elastický, větru odolný, prodyšný, dobře odvádět pot, nezabraňovat volnému dýchání, nevlát při jízdě ve větru, měl by těsně přiléhat na tělo a přesto pohodlně sedět. Jakmile se cyklista předkloní, měl by mu dobře zakrývat zadní část zad. Dříve se dresy šily z čisté vlny nebo

ze směsi vlny s akrylovými vlákny, ale dnes se vyrábí pouze z polyesterových vláken. V chladném období byl vyvinut speciální dres Windstopper, který dobře odvádí pot z oblasti zad, má odolnou membránu, dokáže odpařit stejné množství potu jako přes teplý dres, který není odolný vůči větru. U dresů používaných v chladných měsících musí být pot odváděn co nejrychleji od těla, protože by hrozilo, že se může cyklista při vysokých rychlostech ve sjezdech podchladit a nastydnout. Existují také tzv. návleky, které vytvoří z krátkého dresu dres dlouhý. Kombinéza se využívá při časovkách nebo při závodech do vrchu, což umožňuje cyklistovi si dát proviant do velkých kapes. Závodní kombinéza se zapíná vpředu zipem v horní části, je vytvořena z hedvábně lesklé umělé látky s hladkým povrchem a těsně přiléhá na kůži, tím dochází k nižšímu koeficientu odporu vzduchu. Rukavice jsou další součástí cyklistického oblečení, někteří cyklisté s nimi odstraňují za jízdy kamínky, které se usadily na kole a mohly by vést k defektu. Jsou důležité, protože chrání dlaň před bolestivými odřeninami citlivé kůže při pádu. Dlaně rukavic jsou vyrobeny z měkkého syntetického vlákna, jsou proštepované a fungují jako zábrana při tvorbě puchýřů při delší jízdě, hřbety rukavic jsou vyrobeny z pletené textilie nebo elastických umělých vláken. Na trhu jsou k dostání i syntetické vložky s gelovými výstelkami, které by měly zachytit otřesy řídítek. Prsty rukavic jsou krátké. Při koupi rukavic by si je měl každý člověk vyzkoušet, protože by měly těsně přiléhat, ale neměly by svírat dlaň. Existují i rukavice, které se využívají v chladném počasí, ty by měly odolávat větru i vodě. Termoprádlo je potřeba využívat ve velkém chladu, je vyrobeno z teplého materiálu, které dýchá a izoluje od chladu. Vysoké zateplovací vlastnosti bývají na úkor elasticity a pohodlnosti oblečení, je potřeba aby si člověk toto prádlo vyzkoušel vsedě na kole. Další součástí oblečení pro cyklisty je spodní prádlo, to se omezuje na tílko, protože pod těsnými kalhotami by se žádné prádlo nosit nemělo. Speciální látky se používají také na výrobu tílek, které odvádí pot, aby kůže zůstala suchá. Pokud člověk nemá termoprádlo a chystá se na horský sjezd, může si mezi tílko a dres vložit noviny nebo igelitovou tašku. [8]

3.4 Typy cyklistů

Rekreant vlastní horské, silniční nebo trekkingové kolo a využívá jej k mnoha účelům, do obchodu, při cestě do práce a z práce nebo na cestu do restaurace, hospody a zpět. Jednou za čas si udělá i výlet nebo si s přáteli či kolegy z práce zúčastní cyklistické akce. Většinou nevlastní speciální vybavení na kolo, jen nezbytnosti jako jsou světla a na své cesty si obléká „běžné“ sportovní oblečení. Nesleduje literaturu, časopisy věnované cyklistice a cykloturistice, svým cyklo aktivitám nepřikládá velkou váhu a nepřizpůsobuje jim svůj životní režim.

Cyklista „hobík“ je vlastníkem kola přesně podle jeho výběru. Kolo využívá převážně k vyjížděním. Často investuje nemalé částky do vybavení a příslušenství na kolo. Dbá o své kolo, má vysoké nároky na něj. Na vyjížděky se obléká do speciálního oblečení, které je určeno pro cyklisty – dres, kalhoty, boty, brýle, rukavice, přilba. Vyjížděky se staly jeho neoddělitelnou součástí životního režimu. Pravidelně se zúčastňuje akcí spojených s cyklistikou. „Hobík“ pravidelně trénuje a zaměřuje se na kondičku a výkonnost, hlídá si pitný a stravovací režim, využívá doplňkových podpůrných dietetických prostředků, regeneračních procedur a doplňkových sportů (posilování, běh, tenis,...). Pro některé hobíky se stane jízda na kole jakousi drogou a této závislosti zcela propadnou, nazýváme je „cykloholiky“ – jedná se o povolenou závislost, která ještě nikdy nikomu neuškodila. Tito cyklisté jsou charakterističtí tím, že preferují zdravý životní styl, trénink zaměřují na kondici, zlepšují pouze relativní výkonnost, jejich cílem je dobré umístění na vrcholných závodech, trénink podřizují své profesi, často se poměřují s kolegy, spolupracují s lékařem a jízda na kole je pro ně způsob relaxace.

Cyklista profesionál se plně věnuje jízdě na kole, veškeré vybavení, které vlastní je na nejvyšší úrovni a jeho cíl je absolutní výkonnost na mistrovských soutěžích. Je nutné, aby měl absolutní předpoklady, dlouhodobou přípravu a výborný zdravotní stav. Má předem stanovené cíle, kterých chce dosáhnout. [9]

3.4.1 Technika jízdy

Landa cituje ve své publikaci Cyklistika text Conconiho (2005, s. 13) který má znění: *„Ve většině individuálních sportů může úspěchu dosáhnout pouze ten, kdo nalezne optimální rytmus svého pohybu. To mu umožní šetřit energii organismu. Jakékoliv zrychlení či*

zpomalení sportovce zbytečně vyčerpává. Jen inteligentní jedinec je schopen vybojovat ten ohromný boj, kterým je hledání přirozeného rytmu. Nikdo nemůže očekávat, že jej nalezne dříve než po deseti letech tvrdé a usilovné práce. Kdo chce opravdu něčeho ve sportu dosáhnout, musí počítat s bolestivými tréninkovými metodami. Sebevětší objemy nemohou nahradit trénink, kdy je sportovci na zvracení a myslí si, že je na pokraji svých sil. K vítězství se nepřichází po lehkých cestách. Každý skutečně špičkový výkon ve svém závěru představuje silovou práci. O výsledku pak rozhoduje jen hrubá síla a psychická odolnost sportovce. Proto i v tréninku je třeba pracovat na samé hranici vyčerpání. Neexistuje jiný způsob jak si svoji sílu a odolnost vyzkoušet a upevnit.“

Správný cyklistický posed závisí nejvíce na výšce sedla, při jízdě na kole by měly být boty v kontaktu s pedály po celou dobu, neměly by boky kolísat ze strany na stranu. Při dolní poloze pedálu by měly být noha mírně pokrčená, neměla by být natažená. Nejjednodušší metoda jak určit správnou výšku sedla je, že si stoupneme vedle kola a sedlo zvýšíme nebo snížíme na výšku našeho rozkroku. U horského kola by nemělo být těžiště těla příliš vysoko. Ve vodorovné poloze by mělo být sedlo vždy, v případě nastavení sedla směrem vzhůru, by docházelo ke zvýšené zátěži u dolních partií zad a při nastavení sedla směrem dolů by nám zase klouzalo pozadí dolů. Na pedálu bychom měli mít naši nejširší část chodidla, kterou bychom měli šlapat. Trup cyklisty má tvořit tzv. luk, kde horní část těla prakticky nedělá nic. Celou hmotnost těla bychom měli cítit v sedle, pokud sedíme v sedle správně a pro pohyb využíváme pouze dolní část těla, tak by se vrchní část neměla vůbec hýbat. Pokud v sedle nesesedíme a tzv. hopsáme v pedálech, tak dochází k rychlé únavě dolních končetin a taková jízda je velmi neefektivní. Ruce by měly být položeny na řídítkách, lokty by měly směřovat šikmo vně dozadu a ramena by měla být uvolněná, neměla by bránit uvolněnému dýchání a utlačovat hrudník. Stehna by měla být rovnoběžně s podélnou osou a měli bychom se snažit co nejvíce kolena tlačít k rámu. Správné šlapání neboli točení probíhá tak, že se snažíme točit klikou po celém obvodu, nejen zašlápnutím (tlačením) pedálu směrem dolů. Při lehkém převodu se špatné šlapání projeví poskakováním v sedle, to je kvůli tomu, že šlapeme kolmo k zemi přehnanou silou a pohyb nohou není prováděn po kruhu. Ideální frekvence šlapání, což je množství otáček klik vykonaných za minutu, je něco kolem 60 – 80 otáčkami za minutu. Na frekvenci šlapání závisí nejvíce profil tratě, její náročnost. Při dlouhých a náročných stoupáních je skoro nemožné udržet stejnou nebo dokonce zvýšit frekvenci, naopak při sjezdu z kopce a s dobrým větrem v zádech lze na frekvenci přidat. Na rytmus jízdy má velký vliv somatotyp, což je předpoklad z hlediska stavby těla cyklisty k technice jízdy. Atletický typ

cyklisty má silnou kostru, vyvinuté svalstvo a má tendenci k silovému projevu, takový typ volí těžší převod a nižší frekvenci šlapání. Astenické typy mají dlouhé končetiny a štíhlé svalstvo, a proto volí spíše lehčí převody a vyšší frekvenci šlapání. Jako další faktor ovlivňující rytmus jízdy je osobní charakteristika cyklisty – temperament (cholerik, flegmatik, melancholik, sangvinik). U flegmatických typů lze předpokládat pomalejší klidnější jízdu, stabilní projev a nižší frekvenci šlapání, zato u cholerika se předpokládá, že jeho styl jízdy bude spojen s nevyrovnaností a vyšší frekvencí. Sangvinik je nejvyrovnanější typ, proto jeho styl jízdy by měl být co možná nejstabilnější – ustálený rytmus a frekvence šlapání. Dále rozlišujeme silový a frekvenční projev stylu jízdy. U silového projevu využíváme těžkých převodů a nižší frekvence šlapání, takoví cyklisté jsou pak rychlí na profilově lehčích trasách, dosahují na nich vyšší průměrné rychlosti, vyznačují se vyšší hmotností, výškou a vyvinutou muskulaturou. Frekvenční projev je pravým opakem silového, cyklisté využívající frekvenční projev jezdí na lehký převod a vyšší frekvenci šlapání, jsou mnoho rychlejší na profilově náročných trasách, jsou mezi nimi úspěšní vrcholoví sportovci (vrchaři), ale jsou méně úspěšní na časovkách, kde vynikají zase sportovci využívající silového projevu. Mají nižší hmotnost a štíhlé ne tak vyvinuté svalstvo. [9]

Doporučení pro cyklisty podle Landy (2005, s. 20)

- *„Na kole musíme neustále sedět – je to základ dobré techniky. Kdo špatně sedí, špatně jede.*
- *Sledujeme plynulost všech pohybů.*
- *Sledujeme každý pohyb v různých režimech – ve stoupání, v klesání a v jízdě na rovině.*
- *Technice jízdy se věnujeme pečlivě v každém tréninku.*
- *Snažíme se stabilizovat frekvenci našeho šlapání a k tomu využíváme cyklokomputer.*
- *Co nejvíce sledujeme jízdu a projev techniky špičkových cyklistů.*
- *Neustále se snažíme najít co nejlepší posed, co nejlepší techniku a optimální frekvenci.*
- *Nechme si poradit od zkušeného – nepodléhejme „módním“ vlivům. To, co vyhovuje Armstrongovi, nemusí být to pravé pro nás.*
- *Návody na rychlé výsledky nemají dlouhého trvání.*
- *Věřme si, že nakonec vše zvládneme.“*

3.4.2 Údržba jízdního kola

Na kole bychom neměli vyjíždět, pokud je znečištěno. Kolo, které je čisté bude lépe a déle fungovat. Neměli bychom používat na kolo hadici s vysokým tlakem, mohlo by dojít k poškození utěsněných komponentů, mohl by se poté dostat písek a jiné nečistoty do ložisek a bowdenů. Jako další běžná údržba je kontrola dotažení klíčových šroubů, matic a čepů, věnuje pozornost i dotažení klik, převodníků a pedálů. Věnovat bychom se měli také projetí ráfků u kol s klasickými ráfkovými brzdami. Sedlo by se mělo také jednou za 2 měsíce vytáhnout z rámu a nechat přes noc rám vyschnout. Pokud kolo nepoužíváme v zimních měsících je potřeba jej zazimovat, gumová zařízení, která jsou na kole, nejsou vyrobena tak, aby odolala vytrvalému mrazu, proto kolo umísťujeme do prostoru se stálou teplotou, nebo aspoň do garáže či sklepa, kde na něj nebude sněžit, kolo otočíme vzhůru, kdy pneumatiky budou ve vzduchu, je to kvůli tomu, aby kolo nestálo na podhuštěných pneumatikách celou zimu. [9]

Desatero cykloturisty podle Landy a Liškové (2004, s. 90)

1. *„Budu se řídit pravidlem pravé ruky vzhledem ke všem ostatním nemotorizovaným turistům a cyklistům. Jsem si vědom toho, že lidé soudí cyklisty podle mého chování.*
2. *Zpomalím, pokud se blížím k jiným cyklistům, a budu předjíždět velmi opatrně.*
3. *Rychlost budu mít neustále pod kontrolou. Do zatáček budu vjíždět s vědomím, že by tam mohl někdo být.*
4. *Zůstanu na určených stezkách a nebudu vjíždět mimo vymezenou trasu, a ničit tak vegetaci nebo zvyšovat potenciál možné eroze.*
5. *Nebudu rušit zvěř nebo dobytek.*
6. *Budu respektovat značení stezek a dále budu respektovat veřejná a soukromá prostranství.*
7. *Nebudu vyhazovat odpadky.*
8. *Přizpůsobím cíl vyjíždky svým schopnostem, vybavení, terénu a počasí včetně předpovědi.*
9. *Nebudu jezdit sám do odlehlých oblastí. Vždy někomu zanechám zprávu o cíli mé cesty a o předpokládaném času návratu.*
10. *Vždy budu nosit cyklistickou přilbu.“*

4 Hodonínsko

4.1 Charakteristika Hodonínska

Nachází se na jihovýchodní části Moravy, na hranicích se Slovenskou republikou. Území okresu má celkovou rozlohu 1 099 km² a zaujímá 15,3 % rozlohy území Jihomoravského kraje a je charakteristické svým protáhlým tvarem z východu na západ. Z geologického hlediska je pro oblast charakteristický členitý terén, severní část tvoří listnaté lesy Žďánického lesa u Chřibů, na jihu se nachází hřebeny Bílých Karpat, které byly v roce 1980 vyhlášeny jako CHKO (chráněná krajinná oblast) a v roce 1996 získali status biosférické rezervace UNESCO. Středem oblasti prochází úrodný Dolnomoravský úval. Průměrná nadmořská výška je 263 m n. m., nejnižší nadmořský bod najdeme v Mikulčicích, kde řeka Morava opouští území okresu Hodonín (159,9 m n. m.). Nejvyšší nadmořskou výšku bychom našli na trojmezí se Zlínským krajem a Slovenskou republikou v blízkosti kóty Durda (842 m n. m.). Hodonínsko je nejteplejší a nejsušší oblastí celé České republiky z hlediska podnebí. Průměrná roční teplota je zde 9,4 až 9,5°C. Na severním okraji okresu u Ždánic a Uhřic se nachází četná ložiska ropy a zemního plynu, v Dubňanech, Hodoníně a Šardicích jsou významná ložiska lignitu. Zásoby cihlářských surovin jsou v okolí Kyjova, Velké nad Veličkou, šterkopísků v okolí Vracova, Bzenec a Strážnice. Administrativně má okres Hodonín celkem 82 obcí a dále pak na 94 částí, 75 obcí má pouze jednu část obce, 7 obcí se dělí na 2 a více částí. V okrese je celkem 8 obcí se statutem města (Dubňany, Bzenec, Veselí nad Moravou, Vracov, Hodonín, Kyjov, Ždánice a Strážnice). V počtu obyvatel se okres Hodonín řadí na 3. místo v Jihomoravském kraji.

Okres Hodonín patří k územím s vysokou intenzitou především silniční dopravy. Mobilitu obyvatelstva zajišťuje ve směru jihozápad – severovýchod železnice Břeclav-Přerov, která je téměř souběžná se silnicí. Ve směru východ – západ komunikace Nové Město nad Váhom - Veselí nad Moravou – Kyjov – Znojmo a ve směru na severozápad komunikace Hodonín – Čejč – Brno. Na východě území jsou dva hraniční přechody se Slovenskou republikou. Celkem 115 km silnic I. třídy a 435 km nižší třídy. [5]

Je to oblast vína, folkloru a lidových tradic, které může nabídnout českým ale i zahraničním turistům. Má také řadu přírodních krás a historickým památek. Pro tuto oblast jsou typické sklepní uličky, vinice a sklepy, které dávají nezaměnitelný ráz moravské krajiny. Na světě je skoro nemožné najít podobný kraj s tolika rodinnými sklepy a malými několikařádkovými viničkami. Středem oblasti prochází řeka Morava, která ji dělí na dvě

části, přímo v údolí Moravy leží centrum celé oblasti – Hodonín. V severní části Hodonínska se nachází kopcovité Kyjovsko, které je proslulé svým kyjovským krojem, tradiční žarošickou poutí, festivalem Slovácký rok a krásným barokním zámek Milotice. V západní části Hodonínska se nachází Strážnicko, které sahá k prvním vrcholům Bílých Karpat a které se proslavilo hlavně tím, že pořádá každoročně strážnický folklorní festival s více než půlstoletou tradicí, můžeme zde ale také najít unikátní soubor vinných sklepů Petrov-Plže, strážnický skanzen nebo kus zachovalého toku Moravy v přírodním parku Strážnické Pomoraví. Další větší město nacházející se na Hodonínsku je Veselí nad Moravou, které leží proti proudu řeky Moravy, které je jedno z center Ostrožska a Veselska. Veselí nad Moravou je jedním z měst nacházejících se na Baťově kanále. Oblast rázovitého Hornácka v Bílých Karpatech je bohatá na lidové stavitelství, lidové tradice a přírodní památky, například mlýn v Kuželově či Hornácké slavnosti. Samostatnou oblast tvoří pásmo Bílých Karpat, které pokračuje na sever na Uherskohradištsko a Zlínsko. [2]

4.2 Rostlinstvo a živočišstvo

Jedná se o oblast vhodnou pro rybáře, biology, lovce a vůbec pro všechny, kdo mají rádi svéráznou krásu lužní krajiny. Oblast je vhodná pro ornitology, protože zde můžeme potkat více než 250 druhů ptáků, co se týká dravců, tak je oblast Hodonínsko nejbohatší lokalitou ve střední Evropě, pravidelně jich zde hnízdí jedenáct druhů, mezi nejznámější patří orel mořský, orel královský a luňák červený. Lužní lesy na Soutoku jsou nejbohatší ve střední Evropě, říkají entomologové, díky tomu, že se zde nachází 50 druhů krasců, což je polovina druhů této skupiny vyskytující se v České republice. Celkem 49 druhů ryb žije v řekách, tůních, zatopených lokalitách po těžbě hlíny apod. Prakticky všude, kde se vyskytuje vodoteč, můžeme objevit známky přítomnosti bobra, který k nám přišel z Rakouska a v těchto lesích našel ideální podmínky pro svůj život. V lužních lesích se vyskytuje také podstatná část jelenů a daňků, kteří se vždy v září páří, jelení trubení a bojovné naladění či rochání daňků patří k nezapomenutelným zážitkům podzimních lesů. Část území Hodonínska zasahuje do Lednicko-valtického areálu a současně leží v Biosférické rezervaci Dolní Morava, které nese statut UNESCO. Můžeme zde najít také mnoho lokalit, které patří do celoevropské soustavy ochrany přírody Natura 2000. Najdete zde i mokřady, které jsou zahrnuté pod mezinárodní Ramsarskou úmluvu o ochraně mokřadů. Ekosystém se zde začal vyvíjet více než před 10 000 lety po poslední době ledové, ale jeho dnešní podobu ovlivnil rozhodujícím způsobem člověk. Charakteristickou částí lužní lesů jsou místa, kde vyrostly dubové velikány, které zde

vypěstovali lesníci, od 18. století zde sem patří paseky a mladé porosty, které budou obdivovány budoucími generacemi. Rovnoměrné zastoupení všech věkových kategorií lesních porostů a dostatek vody zaručuje trvalou krásu a ekologickou stabilitu lužních lesů. Do konce 19. století většina lužních lesů sloužila pro pěstování polních plodin, teprve lichtenštejnští lesníci zde vypěstovali podstatnou část dubu letního a jasanu úzkolistého. V dnešní době by snad nikoho nenapadlo, že tyto lesy se svou majestátností a s pestrými společenstvy rostlin a živočichů jsou vlastně ekosystém, který vytvořil člověk. V lužních lesích rozlišujeme dva druhy luhů – měkký a tvrdý. V měkkém luhu se nachází převážně vrba bílá a červená, olše lepkavá a topol šedý. Zajímavostí v měkkém luhu je výskyt vinné révy lesní, v celé České republice najdeme tuto révu pouze zde. Celoročně je zde vysoko položená hladina podzemní vody a často zde dochází k záplavám. V tvrdém luhu můžeme najít mezi dřevinami dub letní, jilmy habrolistý a jasan úzkolistý. Z keřů zde vyskytují hloh obecný, svída krvavá, kalina obecná a další. Specifikum lužních lesů jsou lužní louky, které se zde vyvinuly díky kolísavosti hladiny podzemní vody a hrají významnou roli v životě některých ryb, které tyto louky v období záplav využívají k rozmnožování. [4]

4.3 Kulturně historické památky

Každá oblast, město či obec se může na Hodonínsku pyšnit mnoha svými památkami. V každé obci můžeme najít kostel, kapličku či kašnu, které jsou památkově významné. Najdeme zde také významné archeologické památky, které se nachází v Mikulčicích, což bylo jedno z hlavních center Velkomoravské říše. Ve Bzenci a Strážnici můžeme obdivovat židovské památky. Hodonínsko je nejbohatší oblastí České republiky na památky lidové architektury, které nalezneme ve strážnickém skanzenu, v Hrubé Vrbce, v Petrově-Plžích nebo Nové Lhotě-Vápenkách. Přítomnost těchto památek je finančně náročná, jelikož je spojena s neustálou údržbou a mnohá města se s touto problematikou potýkají. Neustálá údržba a propagace těchto památek ve spojení s doprovodnými službami a aktivitami, jsou důležitým faktorem rozvoje cestovního ruchu.

4.4 Kulturní zařízení, kulturní a jiné akce

Z hlediska pořádání kulturních akcí jsou centrem dění města Hodonín, Dubňany, Kyjov, Strážnice, tím že čerpají z bohaté kulturní historie. Menší města se také snaží zachovat místní tradice, a proto pořádají menší akce, jako jsou plesy, slavnosti piva nebo vína, pálení

čarodějnic, setkání rodáků, den dětí atd., tyto akce jsou většinou pořádány pod záštitou příslušným zájmových spolků a sdružení. Tyto aktivity je potřeba udržovat a pečovat o ně ve vztahu k obnově a rozvoji místních kulturních tradic.

Největší akce pořádané na Hodonínsku jsou pochody. Burčákový pochop patří mezi nejoblíbenější pochody vůbec, na tento pochod se sjíždí milovníci vína a burčáku z celé republiky, ale začíná být velmi populární i pro zahraniční turisty. V letošním roce bude pochod konat již po 38. Na starost ho má KČT (Klub českých turistů). Vybrané kulturní akce na Hodonínsku jsou uvedeny v příloze č. 2.

5 Cyklotrasy

5.1 Cyklostezka č. 1 - Podluží

Délka trasy – 115 km

Nejvyšší bod – 270 m n. m.

Nejnižší bod – 165 m n. m.

Břeclav – Lanžhot – Kostice – Tvrdonice – Týnec – Moravská Nová Ves – Mikulčice – Hodonín – Rohatec – Vacenovice – Ratíškovice – Dubňany – Dolní Bojanovice – Starý Poddvorov – Nový Poddvorov - Prušánky – Moravská Nová Ves – Hrušky – Břeclav

Tato trasa je sjízdná po celý rok a za každého počasí, vede převážně rovinatou cestou, proto je vhodná pro rodiny s dětmi a méně zdatné cyklisty, kteří nevyhledávají kopce a náročný terén. Vede po silnicích 3. třídy, které se pravidelně střídají s polními nebo lesními cestami, zastíněnými cyklostezkami a zpevněnými lesními trasami v okolí Dubňan, Ratíškovic a Hodonína. Značení této stezky je žlutá dopravní značka s kolem a sklepním žůdrem oranžové barvy.

Popis cyklostezky

Cyklostezka vede nejjihnější vinařskou částí Moravy, vede přes 18 vinařských oblastí a její délka patří mezi středně velké trasy. Je to druhá nejdelší vinařská stezka v České republice – nejdelší je znojemská. Tato stezka obsahuje tři okruhy. Nejvhodnějším místem pro start je v Břeclavi, kam se můžeme snadno dostat autem nebo vlakem. Začátek trasy vede podél nábřeží Dyje, tento úsek je dlouhý asi 5 kilometrů, kde se dostaneme k zámku Pohansko, který je možno navštívit a zpříjemnit si výlet. Dále pojedeme po zdejší naučené stezce, na konci stezky navazujeme na trasu lužním lesem do Lanžhota, na konci stezky musíme vjet na silnici pro motorová vozidla a pojedeme na sever podél říčky Kyjovky obcemi Kostice, Tvrdonice, Týnec, Moravská Nová Ves a Mikulčice. Stezka ve městech není nejkratší možnou trasou, ale je schválně navržena tak, aby cyklisté viděli krásu jihomoravského kraje a mohli spatřit místní vinné sklepy a pamětihodnosti. Od Mikulčic pokračujeme 4 kilometry ke staroslovanskému hradisku Valy.

Dále se dáváme na místní komunikaci, po které pojedeme 37 kilometrů podél železniční tratě, kde se dostaneme do Hodonína. Z Hodonína pojedeme směrem na Vacenovice přes Rohatec borovými lesy k nejsevernějšímu bodu trasy. Poté pojedeme

stezkou, která vede přes vinice, které patří do mutěnické vinařské oblasti a přejíždíme obcí Ratíškovice a „hornickým“ městem Dubňany. V Ratíškovicích je restaurace s certifikovanou známkou Cyklisté vítáni, kterou můžete navštívit. Vybrané restaurace v oblasti Hodonínska s certifikací Cyklisté vítáni jsou uvedeny v příloze č. 1. Nachází se zde také místní atraktivita – projížďka po železniční drezíně, která je projektem KKK (na Kole po Kolejích ke Kanálu). Úsek Vacenovice – Dubňany kopíruje trasu Páteří Moravské vinné stezky. Z Dubňan do Mutěnic vede nově vybudovaná část cyklostezky s názvem „Mutěnka“, která kdysi sloužila jako vlaková trať a po které pojedeme podél rybníka Nálezný a lesu Doubrava, kde se musíme dát na cestu Nová Hajdová a podél rybníční soustavy na říčce Kyjovce a na hráz mezi rybníky, abychom se dostali do obce Dolní Bojanovice.

Z Dolních Bojanovic se začíná cesta mírně zdvihát a přichází kopce, které musíme zdolat, abychom se dostali do Starého a Nového Poddvorova. Název těchto kopců je trochu paradoxní, protože se nazývají Roviny. Na samém konci těchto kopců se dostaneme do Prušánek do samotného jejich srdce do známé sklepní uličky s názvem Nechory. Kdo ještě nemá dost šlapání na kole, tak ho čeká závěrečná 25 kilometrová trasa, která vede rovinou mezi ropnými věžemi do Moravské Nové Vsi, kdy hned za nadjezdem je potřeba dát se vpravo a „nabrat“ směr obec Hrušky. V Hruškách projedeme sklepní uličkou kolem areálu, kde jsou uloženy zásobníky plynu a pokračujeme ve směru do Staré Břeslavi. Posledních 9 kilometrů pojedeme po silnici kolem břeclavského zámku do Charvátské Nové Vsi a přes Poštornou zpátky do centra Břeclavi. [1]

Místopis

Břeclav

Leží v blízkosti hranic se Slovenskem a Rakouskem na jihu jižní Moravy v údolí řeky Dyje. Město bylo pojmenováno po knížeti Břetislavu I., který zde jako první nechal postavit pohraniční hrad v první polovině 11. století a poté se podle hradu pojmenovala i nově vznikající osada, která stála na místě dnes již Staré Břeclavi. Mezi atraktivitu města může označit empírový lovecký zámek **Pohansko**, který leží přibližně necelé 4 kilometry od centra Břeclavi, v zámku je umístěná archeologická expozice, která dokumentuje výsledky výzkumů slovanského hradiska, v okolí zámku se nachází park, který navazuje na přírodní komplex zvaný **Kančí obora**. Ve městě se nachází synagoga, která byla postavena v novorománském stylu v roce 1868 architektem Maxem Fleischerem, nyní slouží jako místo, nyní je využívána ke kulturním a společenským účelům. Významná památka ve městě

Břeclav je také **židovský hřbitov**, na kterém se nachází více než 300 náhrobků. Břeclav je ideálním místem pro aktivní odpočinek, můžeme si vybrat mezi procházkami nebo projíždkami na kole po vinařských stezkách nebo Lichtenštejnských stezkách, můžeme návštěvu města zpříjemnit i tím, že se vydáme na **vyhlídkovou plavbu po řece Dyji**. [50]

Lanžhot

Je to město, které leží nejjižněji ze všech moravských měst, městem protékají celkem tři řeky – Kyjovka, Dyje, Morava. Nachází se zde bývalý hraniční přechod Lanžhot-Kúty. Je zde **muzeum**, které bylo založeno v roce 1993, kde můžeme najít památky lidové kultury, které připomínají život zdejších lidí v dávné historii. Mezi nejnavštěvovanější místa ve městě patří **Kostel Povýšení sv. Kříže**, kde vystoupat do věže a kochat se vyhlídkou na město. [48]

Kostice

Malá obec, ležící v nivě řeky Moravy. V obci se nachází několik pamětihodností, mezi které patří například **kaple sv. Terezy** se zvonicí, **kaple svatého Kříže** a **socha sv. Jana Nepomuckého**. Ves žije bohatým folklorním životem, který je typický pro národopisnou oblast Podluží. [40]

Tvrdonice

Tvrdonice jsou malou obcí čítající kolem dvou tisíc obyvatel, první zmínka o Tvrdonici je z roku 1264, kdy náležela Týneckému a později Lichtenštejnskému panství. Okolí obce je protkáno vinicemi, poli a lužními lesy. [44]

Týnec

Díky minulosti se Týnec připomíná jako městečko s opevněnou tvrzí, která se hrála velkou úlohu v bitvách husitských. Historie této obce sahá do 11. století. Mezi památky obce můžeme zařadit kostel **Stětí sv. Jana Křtitele** a dále dva pomníky, první věnovaný obětem I. a II. světové války a druhý věnován prezidentu T. G. Masarykovi. [28]

Moravská Nová Ves

Je jedna z největších moravských obcí Moravského Slovácka, leží na trati železničního koridoru Břeclav - Přerov. První písemná zmínka o tomto městysu je z roku 1265, nesl název Waltersdorf. Nejvýznamnější místní pamětihodností je **kostel sv. Jakuba**, kde se nachází velická křtitelnice se sousoším křtu Páně a sv. Jana Křtitele. V 19. století byly před kostel

postaveny dvě sochy a to **socha sv. Václava a sv. Floriána**. Zvláštností na místním hřbitově je náhrobní kámen, který představuje ležící postavu z dílny sochaře Františka Úprky. Z vinařského pohledu je obec nejznámější tím, že zde vinař Lubomír Glos vypěstoval, dnes již celkem známou odrůdu, Cabernet Moravia. Přes ves vedou dvě hlavní cyklistické stezky, tou první je cyklostezka Podluží a tou druhou je Moravská vinná stezka, tyto dvě stezky spojuje nově vybudovaná Neovéska stezka, která měří 4,5 kilometru. Chloubou města je nově vybudovaný atletický areál, který slouží pro nejrůznější sportovní aktivity. [57]

Mikulčice

Jedná se o zemědělskou obec, kde můžeme nalézt poslední lignitový důl u nás. V obci se našly velmi významné, historické archeologické nálezy, proto zde bylo vybudované **Slovanské hradiště**, kde můžeme tyto památky shlédnout. Je zde prezentováno 8 základů kostelů a knížecího paláce. Tato památka usiluje o zapsání na Listinu světového kulturního dědictví UNESCO. Dalším vhodným místem při návštěvě Mikulčic je kaple sv. Rocha, která je vyzdobena barevnými malovanými motivy a slováckým žůdrem. [53]

Hodonín

Jedná se o okresní město v Jihomoravském kraji, ležící na pravém břehu řeky Moravy u státních hranic se Slovenskou republikou. Město se řadí k nejteplejším místům celé České republiky, ale srážky jsou zde na nejnižší celorepublikové úrovni.

První zmínka o Hodonínu je z roku 1046, kdy nesl název ještě Godonin, podle hradu, který zde byl vybudován, ale po několika staletích chátral, až královna Konstancie se rozhodla, že hrad opraví a založí při něm město, které bude mít městské práva. Roku 1301 byl na hodonínském hradě přijat králem Václav II., kterému byla nabídnuta koruna uherská po vymření rodu Arpádovců. Hodonín byl několikrát obléhán Turky během válek mezi králem Matyášem a králem Jiřím z Poděbrad a během husitských válek bylo město několikrát dobyto a téměř zpustošeno. Byl zde založen čtenářský spolek Svatopluk, který se později přejmenoval na Měšťanskou besedu a poté na Vzdělávací spolek Masaryk. V roce 1913 se ve městě otevírá spolkový Dům umělců, který byl ve své době hlavním střediskem výtvarného umění, zakladateli výtvarného spolku byli bratři Josef a Franta Úprkové, k jejich spolku se ze zahraničí hlásí i Alfons Mucha. Město Hodonín je rodiště Tomáše Garrigue Masaryka, na jeho počest je zde vybudováno muzeum.

Mezi atraktivitu města Hodonín, kterou můžeme navštívit při jeho návštěvě je nepochybně **Zoo Hodonín**, které se nachází na okraji lužních lesů v severozápadní části konci

města. Zoo se rozkládá na 7,5 ha rovinné plochy, návštěva zahrady je vhodná pro všechny věkové kategorie, včetně tělesně postižených lidí. Hodonínská zahrada se může pyšnit, že ve svých prostorách chová přes 70 ohrožených druhů světové fauny. Další zajímavost ve městě je **Muzeum naftového dobývání a geologie**, které se nachází v komplexu kasáren a pyšní se solnou štolou, která je vystavěna z více než 30 tun solí. Často navštěvovanou památkou v Hodoníně je **Masarykovu muzeu a zámek**, kde se jedná o jedinou stálou expozici na území České republiky o T. G. Masarykovi, je zde k vidění jeho pracovna, stylizovaná kovárna atd., během prohlídky se návštěvníci seznámí s životem prvního Československého prezidenta a mohou si prohlédnout autentické předměty, které sloužily buď jemu, nebo jeho rodině. [26]

Rohatec

Je to obec s rozšířenou působností ležící mezi městy Hodonín, který je vzdálený asi 6 kilometrů a městem Strážnice. První zmínky o Rohatci se datují do 13. století, kde je uveden na listině Přemysla Otakara II. Obec se rozkládá na tři části – Rohatec, Kolonie a Soboňky. Celková katastrální plocha Rohatce je 1751 ha, z toho orná půda zabírá 45 % a dalších 25 % zabírají lesní porosty. Přes Rohatec vede železniční koridor Břeclav – Přerov. V obci se nachází pošta, zdravotní zařízení, mateřská a základní škola a policie. Památky obce jsou **kostel sv. Bartoloměje**, kaple, kříž a krucifix. [31]

Vacenovice

Leží mezi Kyjovem a Hodonínem, národopisně patří mezi kyjovské Dolňácko. První zmínka o Vacenovicích je stejně jako u Rohatce datována ze 13. století v listině Přemysla Otakara II., kdy byla obec poddána velehradskému klášteru.

V obci můžeme navštívit **kapli sv. Jana Sarkandra**, která je postavena hned na začátku Vacenovic při vjezdu od Ratíškovic, místo je nazýváno „U svatého Jana“, ještě před 100 lety stála kaple mimo město, ale s rozrůstající se populací obce a novými domy se nyní nachází mezi zastavěnými rodinnými domy. Další památka, která se v obci nachází, jsou **Boží muka**, které jsou postaveny v těsné blízkosti kaple, jsou nejstarší památkou této obce. Nikdo dodnes neví, kolik celkem objektů bylo pohřbeno na toto místo, ale existují ještě pamětníci, kteří na tomto místě odebírali písek a nacházeli v něm kosterní pozůstatky. Nikdy nebylo blíže objasněno, proč jsou vlastně tyto muka postaveny. [38]

Ratíškovice

Obec patří mezi nejlidnatější obce celé České republiky, datu 1. 1. 2013 se pyšní svými 4 092 obyvateli. Ratíškovice obklopuje z velké části rozsáhlý smíšený les Důbrava. Ukázkou lidového umění zde nalezneme na bráně při vstupu na hřbitov, který stojí hned vedle římskokatolického **kostela sv. Cyrila a Metoděje**. V obci se nachází také krytý bazén, který můžou návštěvníci využít během návštěvy města od října do května. Velkou atraktivitou města je muzeum, které je uvnitř vagónu a **šlapací drezína**, kterou si můžou zájemci půjčit a projet se po trati z Ratíškovic až do Rohatce. [25]

Dubňany

První zmínka o Dubňanech pochází z roku 1349, ale jejich část Jarohněvice je zmíněna již v roce 1222. Toto město bylo v minulosti známé díky jeho důlní těžbě lignitu. Dnes jsou doly zavřené. V Dubňanech funguje jedna z největších solárních elektráren v České republice. Okolí města je obklopeno lesním komplexem známý jako Doubrava, kde rostou převážně duby, z toho také vznikl název města. Můžeme zde nalézt mnoho cyklostezek, které se zde hojně budují, poslední vybudovaná stezka vede směrem na Hodonín podél hlavní cesty.

Ve městě můžeme navštívit místní restauraci U Chytilů, kterou provozuje místní vinař Miroslav Chytil, který je největším vinařem tohoto města, zde můžeme ochutnat z mnoho vzorků vín, které se v oblasti Hodonínska pěstují. Raritou města je **dub**, který stojí u Jarohněvického rybníka a jeho stáří se odhaduje na 600 let. Mezi nejvýznamnější pamětihodnosti Dubňan můžeme zařadit **kostel sv. Josefa** s presbyteriánem z roku 1720 a **sochu Jana Nepomuckého**, která stojí v parku na Malé Straně. Návštěvníci v letních měsících ocení určitě možnost koupání v místním koupališti, které nabízí dva tobogány a dva plavecké bazény. [35]

Dolní Bojanovice

Dolní Bojanovice leží v úrodné krajině ve vinorodém Dolnomoravském úvalů vzdáleného asi 8 kilometrů od města Hodonín, zmínka o Bojanovicích se datuje do 12. století. Hlavní dominantou obce je **kostel sv. Václava**, ale zajímavostí obce je **Slovácká chalupa** rolníka a řezbáře Františka Vymyslického, stavba je nyní chráněná památkovou péčí. Katastrálním území Dolních Bojanovic se nachází i lokalita známá pod názvem „**Kohůtek**“ nebo „U kohůtku“, kde se nachází zdroj pitné vody pro širokou veřejnost a v letních měsících, je to časté místo zastávky cyklistů, jedná se o artézky vrt do hloubky skoro 150 m, který vznikl při hledání podzemních zásob ropy a plynu. [36]

Starý Poddvorov

Obec se řadí mezi obce se střední velikostí, je známá vyšíváním lidových krojů a vyškrabováním velikonočních vajíček, technika vyškrabování je tak trochu výrobním tajemstvím. Historie obce sahá až do 13. století, obec vznikala postupně zabydlováním vinařských bůd osadníky. Hlavní dominantou obce je **Zvonice sv. Martina** a vedle ní postavená nejkrásnější socha obce – **socha sv. Martina**. Další zajímavostí nacházející se v obci Starý Poddvorov je **větrný mlýn** pocházející z roku 1870. [37]

Nový Poddvorov

Obec v minulosti mívala tvar podkovy a patřila cisteriánskému klášteru velehradskému a nesla název Potvorov ve 13. století. V Novém Poddvorově můžeme nalézt zbytky staviva a kosti z dávného pohřebiště. Často navštěvovaným místem v obci je **rozhledna Na Podluží**, která vznikla v rámci projektu „Turistické rozhledny Podluží-Cerová“. [37]

Prušánky

Nachází se v západní části okresu Hodonín, asi 11 km od okresního města Hodonín. Historie Prušánek sahá až do 14. století. Její hlavní předností je sklepní ulička **Nechory**, kde jsou vystavěny vinařské sklípky, který vytváří ráz malé obce. [30]

5.2 Cyklostezka č. 2 - Mutěnická vinařská stezka (malý okruh)

Délka trasy – 27,5 km

Nejvyšší bod – 290 m n. m.

Nejnižší bod – 200 m n. m.

Mutěnice – Čejč – Hovorany – Pod Dubňansků horů – Mutěnice

Trasa je sjízdná po celý rok a za každého počasí, je vhodná pro rodiny a nenáročné cyklisty. Je značena žlutou cedulí s růžovým žůdrem. Vede zejména po polních asfaltových stezkách a po silnicích 3. třídy.

Popis cyklostezky

Tato cyklostezka vede vinnými oblastmi na jižní Moravě. Začátek stezky je v Mutěnicích u vinařského lisu na křižovatce z Hodonína na Hovorany a na Dubňany, kde se dáme směrem na Dubňany a pojedeme asi 400 metrů Mutěnicemi, než se dostaneme k železničnímu přejezdu a za ním odbočíme do uličky, která vede podél krásných vinných sklepů. Na konci této ulice musíme odbočit doprava a dát se po silnici kolem Jaroškova sklepu, fotbalového hřiště a ubytovny, jakmile dorazíme k železniční stanici, tak se vydáme na trať Mutěnická hora, kterou pojedeme stále rovno, než se dostaneme k hlavní silnici vedoucí do obce Hovorany, pokud bychom jeli stále po hlavní silnici zhruba 500 metrů, dostali bychom se k výhledu na viniční tratě, které jsou nazývány Úlehle. Nicméně pokračujeme po polní cestě podél železniční tratě, která je dlouhá 5 kilometrů a vede mezi poli. Po dalších 4 kilometrech odbočíme vpravo podle směrových cedulek, které jsou umístěny na stezce, a dostaneme se do Čejče. Je nutno podotknout, že cedule na této stezce jsou značně poškozené v důsledku vandalizmu, některé jsou jednoduše otočené mimo správný směr jízdy a jiné jsou zase pomalované, takže se může stát, že cyklista odbočí špatně, pokud nezná danou oblast.

V Čejči pojedeme stále po hlavní komunikaci, kdy na první křižovatce se dáte doleva a na další doprava, po těchto křižovatkách následuje dlouhé stoupání do kopce. Na samém vrcholku kopce se dáme doprava na asfaltovou stezku, která vede mezi vinicemi. Stezka vede po vrstevnici, která začne pomalu klesat, ale na konci následuje prudší sráz, kde se dostáváme do obce Hovorany na rozcestí, na kterém odbočíme doprava a dostaneme se na hlavní silnici, po které pokračujeme až na samý konec obce, kde se dostaneme do uličky s vinnými sklípky.

Vinařská stezka pokračuje za obcí Hovorany po asfaltové stezce lesem vedoucí do kopce. Na samém vrcholu kupce se vydáme doleva a pojedeme stále rovně až narazíme na starou mysliveckou chatu Hubertka, kde končí asfaltová stezka a pokračuje lesní cesta kolem Jarohněvického rybníka u kterého se dáme doprava a pojedeme po nově vybudované stezce 1 kilometr než uvidíme na zemi nápis Dubňanská podhora se šipkou doprava, kam se vydáme. Po 1,5 kilometru dorazíme do oblasti Dubňanská podhora, kde se nachází vinařské sklepy, tato oblast je dlouhá 2 kilometry na konci podhory se dáme doleva do kopce a projedeme několika vinohrady po polní cestě, než se dostaneme zpět do Mutěnic, kde sjedeme prudký kopec po hlavní silnici a dostaneme se zpět k vinařskému lisu.

Místopis

Mutěnice

Obec nacházející se 11 kilometrů od okresního města Hodonín, ve zvlněné krajině Jihomoravského kraje. První zmínka o Mutěnicích se váže k roku 1367 v Moravských zemských deskách v Brně. Vlastní zakládací listinu se nepodařilo dohledat. Obcí protéká řeka Kyjovka a Mutěnický potok, pár set metrů za Mutěnicemi se nachází rybníční soustava zvaná jako „Zbrod“. Viniční katastr Mutěnice je rozdělen na tratě: Úlehle, Mutěnická hora, Hraničky, Vyšicko a Dubňanská hora. Raritou, kterou se může chlubit obec Mutěnice, je lokalita čítající před 500 vinných sklepů v části obce zvané „**Bůdy**“. Většina těchto sklepů je zdobena slováckými motivy a ornamenty, které jsou typické pro tuto oblast. Ve středu města je umístěn historický vřetenový **vinařský lis**, ten jako by všechny návštěvníky upozorňoval na to, že se nachází ve vinařském kraji. [42]

Čejč

Čejč leží na dně velké kotliny uzavřené posledními výběžky Maršovských hor. Dříve k Čejči patřilo i slané jezero, které muselo být vysušeno z důvodu pěstování cukrové třtiny. Nejvýznamnější kulturní památkou obce je **socha sv. Kajetána**, která je umístěna v ulici Nádražní řádek, toto místo je prý místem, kde byla vyhozena z jedoucího kočáru hraběnka Czoborová svým manželem a jakoby zázrakem se jí nic nestalo. Nachází se zde také přírodní rezervace **Špidláky** a přírodní památka **Výchoz**. [52]

Hovorany

Leží v jihovýchodním cípu jižní Moravy Moravského Slovácka ve významné vinařské oblasti s produkcí kvalitních vín. I zde je rozdělen katastr do pěti viničních tratí: Staré hory, Dolní Padělky, Zadní díly, Podvinohradí a Díly za vinohrady. Vinné sklepy jsou rozděleny do tří lokalit: Hluboká cesta, Břehy a Na Benátkách. Mezi církevními stavbami dominuje **kostel sv. Jana Křtitele a Chrám Spasitele**. [29]

Pod Dubňansků horů

Leží 7 kilometrů od města v ní hospodařících vinařů – Dubňan. Zvláštností této oblasti je, že se jedná pouze o 3 kilometry dlouhou ulic, plnou vinohradů a vinných sklepů čítající na 250 „bůd“. Nejstarší místní sklepy byly jednoprostorové s trémovými stropy a hliněnými podlahami, hlubší sklep byl vykrouhán do hlíny, mezi nynějšími sklepy máme možnost shlédnout i takové. Patrně první sklepy se zde začaly stavět v 18. století, kdy se rozvíjí vinohradnictví a se změnou vybírání daní, už ne ve rmutu, ale ve víně. Pod Dubňansků horů lze nalézt i tzv. „desátkové sklepy“, které sloužili k tomu, aby ukryly část úrody před výběrčími daní. Stezka z Dubňan na Dubňansků horu slouží na podzim jako cesta při Burčákovém pochodu, v tento den se většina sklepů otevírá návštěvníkům k ochutnávce burčáku, vína a tradičním moravským jídlům. [47]

5.3 Cyklostezka č. 3 - Bzenecká vinařská stezka

Délka trasy - 26 km

Nejvyšší převýšení – 380 m n. m.

Nejnižší bod – 190 m n. m.

Ježov – Žeravice – Syrovín – Vážany – Ořechov – Těmice – Domanín – Bzenec

Trasa je značena stylizovaným šedým sklepním žůdrem. Střední obtížnost této trasy je zejména způsobena tím, že se v jedné části stezky jede přes písčitou cestu z Hrubého háje do Bzence, pokud vlastníte pouze silniční kolo, nedoporučovala bych tuto trasu, protože by mohla být v tomto úseku poněkud obtížná. Mnohem vhodnější na tuto stezku se hodí kolo horské, další náročností jsou mírné kopečky na kyjovsku. Cyklostezka vede většinu své cesty po silnicích III. třídy

Popis cyklostezky

Cyklostezka začíná v Ježově na křižovatce Kyjovské a Bzenecké stezky, kde se dáme směrem na Žeravice krátkým mírnějším kopcem, poté se dostaneme na křižovatku u Fibingerova mlýnu, kde se jedním směrem můžeme dát na Těmice nebo Syrovín. Po odbočce doleva (na Syrovín) se začne stezka pomalu zdvihat do kopce k jejímu nejvyššímu bodu tzn. k Újezdci. V Syrovíně pojedeme kolem kaple sv. Marie Bolestné a kostela Obrácení sv. Pavla. V Újezdci se můžeme zastavit a pokochat se místními krásami vinařských tratí. Za obcí odbočíme doprava a sjedeme ze silnice směrem na Vážany.

Ve Vážanech pojedeme po hlavní silnici kolem kaple sv. Josefa a odpočívadla s informační tabulí, za kterou se dáme doprava a na vedlejší komunikaci do Ořechova, tímto úsekem vede i nejznámější vinná stezka na jižní Moravě a to Moravská vinná stezka, která je značena oranžovou značkou s červeným žůdrem. Stezkou do Ořechova můžeme navštívit zámek Ořechov, který byl postaven v 16. století nebo se můžeme zastavit u kapličky sv. Václava. V Ořechově se dáme na zpevněnou stezku, která vede do Těmic, kde se poté vydáme do Domanína. Na konci obce Domanín stezka sjíždí za kamenným křížem ze silnice pro motorová vozidla a vydává se do otevřené přírody nad Bzencem. Následuje mírný sjezd k Hrubému háji mezi vinicemi, který se již nachází v Dolnomoravském úvalu. 2 km před Bzencem se stezka propojuje s Uherskohradišťskou, ale poté následuje odbočení doprava, kde

se od této stezky odpojuje. Uherskohradištská stezka je značena oranžovou značkou s fialovým žůdrem. Následuje terénní úsek, ze kterého se dostaneme do Bzence, ale jen do jeho nejsevernější části. Zbývajících 5 kilometrů stezky vede po silnici, která vede do Těmic, kde se Bzenecká vinařská stezka uzavírá na místní křižovatce.

Místopis

Ježov

Malá obec, která se nachází 7 kilometrů od Kyjova, je známá především díky její přírodní památce **Losky**. Je to opuštěné hliniště, kde se prováděla těžba čtvrtohorních sprašových sedimentů, v takové stěně vzniklo několik sedimentačních vrstev fosilních půd a jejich derivátů. Další přírodní památkou, která se nachází 1 kilometr od Ježova, je **Ježovský lom**, což je pískovcový lom s kolmými stěnami tvořenými sedimenty ze středního eocénu. Těžba zde byla zastavena v 80. letech 20. století. [39]

Žeravice

Zmínky o obci pochází z predikátu Sudimíra ze Žeravic z roku 1235. Mezi pamětihodnosti obce patří **barokní zámček**, sloup se sousoším Sv. rodiny, barokní kostel, kaple sv. Barbory se hřbitovem, kamenný a dřevěný kříž. [55]

Syrovín

První zmínka o obci je zapsána ve staré listině Codex diplomaticus Moravise z roku 1371. Dříve se Syrovín jmenoval Surowin, název je odvozen od osobního jména Surova. Zajímavostí obce je **skleněná vitrína**, ve které je vystaven starý zrestaurovaný hasicí vůz naproti Obecního úřadu. Syrovín proslavino kvalitní výborné víno, které se zde pěstuje, nejčastější pěstovaná odrůda je Burgunské šedé, bílé nebo Ryzlink. [41]

Vážany

Tato malá obec se nachází asi 15 kilometrů od města Uherské hradiště. Atraktivitou obce je rozhledna zvaná **Douby**, ze které můžeme za dobrého počasí shlédnout vrcholky Buchlova. Konstrukce rozhledny je dřevěná s železným schodištěm. [54]

Ořechov

Obec se nachází 18 kilometrů od Uherského hradiště, rozprostírá se na ploše 600 ha, je situována v údolí ořechovského potoka. Pamětihodností obce je **zámek** z konce 16. století, který byl později renesančně přestavěn. Před zámkem se nachází park, ve kterém můžeme nalézt památkově chráněnou **kapli sv. Václava se zvonicí**, vevnitř kaple je umístěna socha sv. Jana Nepomuckého. [45]

Těmice

Nachází se 4 kilometry severně od Bzence. Název obce vznikl díky kopcům, které obklopují obec, dříve se Těmice nazývaly Temnice. Protéká zde potok Syrovínka. Obec má několik historických budov, jednou z nich je například **dům rodiny Klingelových** nebo **starý mlýn**. Každý návštěvník, který přijede do obce, si musí všimnout velkého komína bývalé cihelny, která byla zrušena v roce 1961. [49]

Domanín

První písemná zpráva, která zmiňuje tuto obec je listina krále Přemysla Otakara I. V minulosti byl katastr obce menší, nyní je i obec zastavená v zaniklé obci Lovčice. Nejnavštěvovanější památka obce je **Domanínský dvůr**, což je budova panského dvorce ležící v centru. [49]

Bzenec

Toto město se nachází mezi Kyjovem a Veselí nad Moravou. Leží 10 kilometrů od známého folklorního města Strážnice a od okresního města Hodonín je vzdáleno 24 kilometrů. Na jihu města protéká řeka Morava. Dnes se v Bzenci těží písek s vysokou kvalitou, díky množství lastur a jemného písku se odhaduje, že toto město a okolí leželo na dně oceánu. Významným objektem nacházejícím se ve Bzenci je **zřícenina kaple sv. Floriána**, kde v dávné minulosti stál hrad, který byl sídlem královské a následně markraběcí vlády jižní Moravy, ale v 15. století byl poničen a zpusťšen husity. Další významné objekty ležící na území Bzence jsou **Bzenecký zámek**, **židovský hřbitov** a **kostel sv. Jana Křtitele**. Místo Bzeneckého zámku zde dříve stávala opevněná pozdě gotická tvrz, až během 16. století začala přestavba této tvrze v krásný renesanční zámek. Synagoga stojící před zámkem byla jednou z výškových dominant města, probíhaly v ní bohoslužby a později se z ní měl stát kulturní dům, ale tato možnost zrealizovaná nebyla, protože by to byl finančně náročný projekt, na který nebyly peníze, proto byla v roce 1960 zbořena. Východně od náměstí se

nachází židovský hřbitov, jehož doba založení není přesně známá, ale odhaduje se, že pochází ze středověku. Na jeho ploše 6214 m² se nachází kolem 1 000 náhrobků, mezi nimiž jsou klasicistní a barokní kameny. [27]

6 Výsledky výzkumu

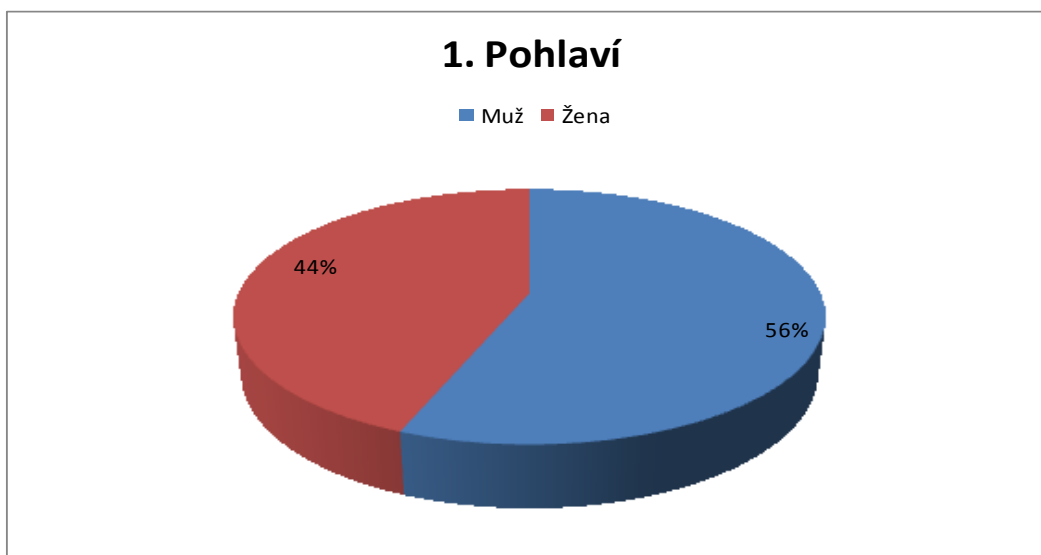
Dotazník byl uveden v elektronické podobě na portálu surio.com od měsíce ledna do konce měsíce března roku 2014. Na těchto stránkách se po jednoduché registraci může vytvořit jakýkoliv dotazník úplně zdarma.

Na dotazník odpovědělo celkem 100 respondentů, abych oslovila větší počet osob, zvolila jsem metodu elektronického dotazování.

V dotazníku respondenti odpovídali na jednoduchých 9 otázek týkající se jejich pohlaví, věku a další otázky vztahující se k jízdě na kole a k cyklostezkám samotným. Na otázku č. 3 – jaké kolo/kola vlastní, mohl respondent odpovědět více možnými odpověďmi, ale pokud někdo označil, že jízdní kolo nevlastní, poté se celý dotazník pro něj skončil a žádné další otázky se mu nezobrazily. Tuto odpověď v mém dotazníku nikdo nevyužil, tudíž všechny osoby, které dotazník vyplnily, jsou vlastníky jednoho či více jízdních kol.

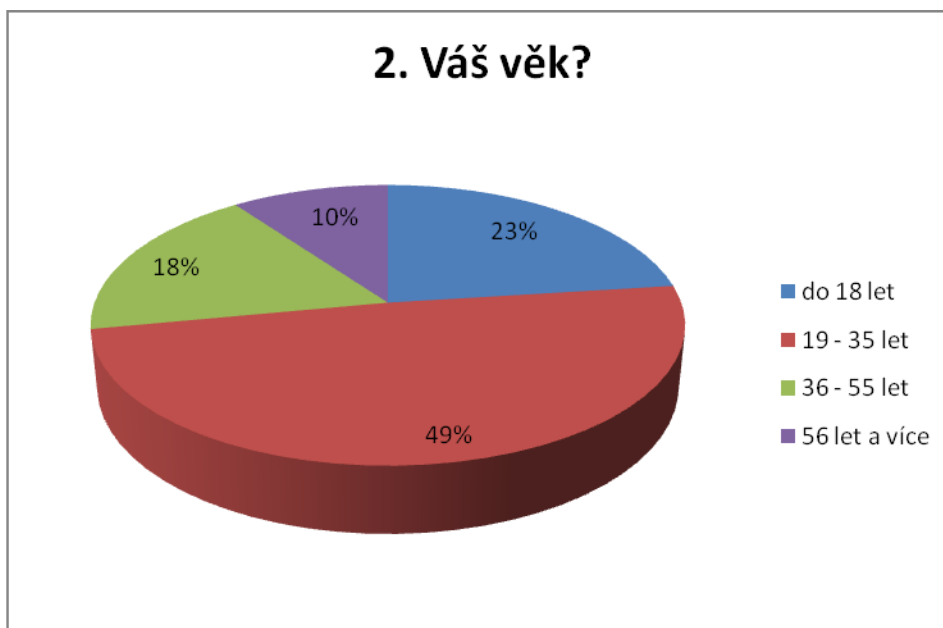
U poslední otázky jsou uvedeny cyklostezky, které jsou rozebrány v předchozí části bakalářské práce. Dotazovaní zde vybírali z cyklostezek, které v minulosti navštívili, uvedla jsem zde dle mého názoru nejčastěji navštěvované cyklostezky Hodonínska – Podluží, Bzenecká vinařská stezka, Mutěnická vinařská stezka. Jako poslední odpověď u této otázky byla možnost, že doposud nevyužili žádnou z uvedených cyklostezek

- **Graf č. 7.1 – výsledky výzkumu**



Z celkového počtu 100 dotazovaných, vyplnilo dotazník 44 žen a 56 mužů, tzn. (44 % žen a 56 % mužů)

- **Graf č. 7.2 – výsledky výzkumu**



Z grafu můžeme vyčíst, že dotazník vyplnilo nejvíce lidí v produktivním věku, a to v letech mezi 19 až 35 lety (49 dotazovaných), druhou nejpočetnější skupinu tvoří lidé do 18 let, které můžeme označit jako mládež (23 dotazovaných). Dále dotazník vyplnilo celkem 18 dotazovaných ve věku mezi 36 až 55 roky a nejméně lidí zodpovědělo dotazník ve věku 56 a více let.

3. Jaké kolo/kola vlastníte?

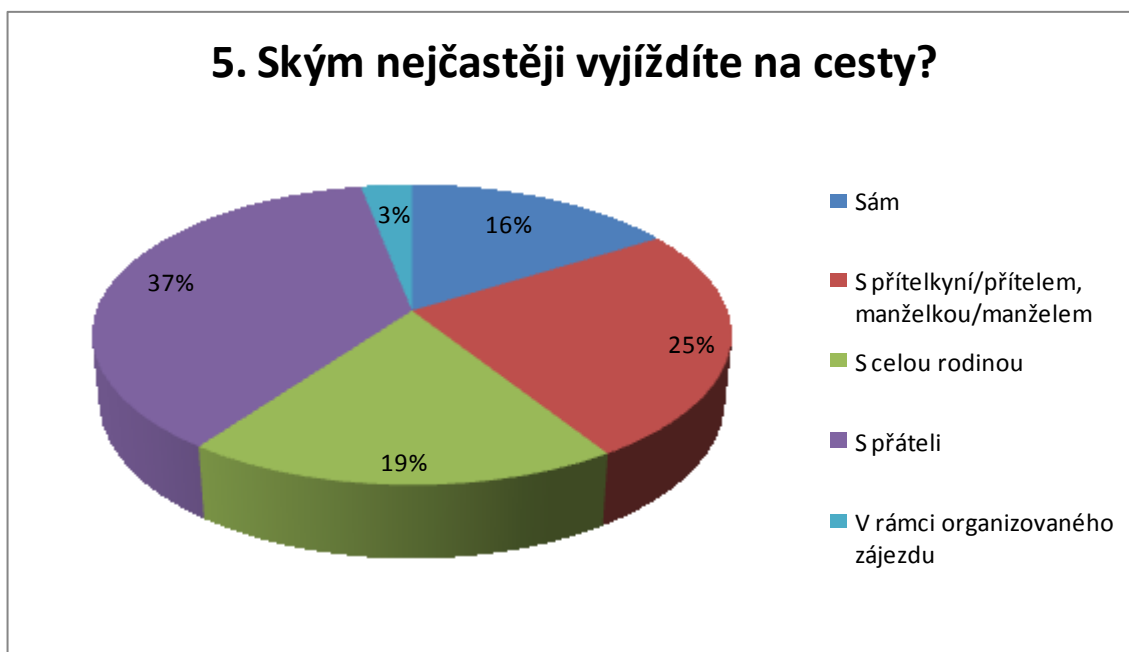
V této otázce mohli respondenti označit více možných odpovědí. Jelikož někteří vlastní více než jedno kolo, tak se součet nemůže rovnat stu. Dotazovaní zde mohli zaškrtnout, že vlastní silniční, horské, treginkové, elektrokolo, jiné a nebo nevlastí kolo. Celkem 77 dotazovaných označilo, že vlastní horské kolo, což je více než $\frac{3}{4}$ všech dotazovaných, kolo silničního typu vlastní 35 dotazovaných. Možnost, kolo jiného typu než je horské, silniční, trekkingové, elektrokolo, označilo 12 lidí, kolo treginkové vlastní 8 lidí a elektrokolo vlastní 4 lidé z dotazovaných. Pokud někdo odpověděl, že kolo nevlastní, tak u této otázky dotazník skončil, tuto možnost nevyužil nikdo z dotazovaných.

- **Graf č. 7.3 – výsledky výzkumu**



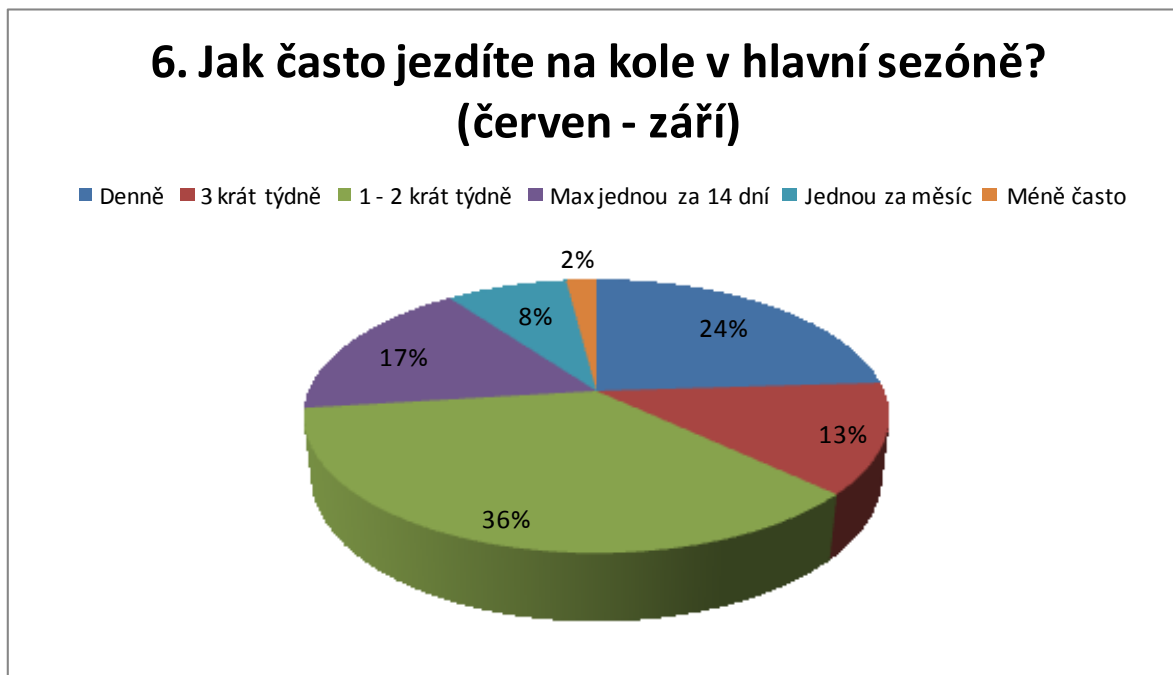
Pouhých 23 % všech dotazovaných využívá při jízdě na kole cyklistickou helmu. Většina cyklistů, kteří jezdí na delší vzdálenosti, využívá cyklistickou helmu, protože chrání nejdůležitější část lidského těla – hlavu. Tito cyklisté vědí, že sebemenší pád z kola by mohl mít vážně následky. V některých státech je helma povinností cyklisty při jízdě na kole. Můžeme polemizovat nad důležitostí cyklistické helmy, ale většina těch co přilbu nevyužívá, odpoví na otázku, proč si ji s sebou neberou, jednoduše. Zkrátka proto, že jezdí buď na krátké vzdálenosti, kde se jedná jen o několik stovek metrů, a nebo jezdí v lehkém terénu, kde mají menší pravděpodobnost, že by mohlo dojít k pádu, ale člověk nikdy neví, co mu hrozí již při prvním zašlápnutí do pedálů.

- **Graf č. 7.4 – výsledky výzkumu**



V rámci tohoto dotazníku odpovědělo 37 dotazovaných, že nejčastěji jezdí na kole s přáteli. Tito cyklisté většinou jezdí za přírodou, ale také velmi často rádi poznávají nová místa a historické či kulturní památky. Na Hodonínsku je několik cyklostezek, které jsou vhodné pro rodiče s malými dětmi, které snadno zvládnou, proto je zde populární cyklistika s dětmi, i když z tohoto dotazníku to není příliš zřejmé, je to kvůli tomu, že velká část dotazovaných ještě nemá děti, proto je číslo poměrně malé (19 % dotazovaných). Jako nejméně častou odpověď byla odpověď v rámci organizovaného zájezdu (3 % dotazovaných).

- **Graf č. 7.5 – výsledky výzkumu**



Respondenti uvádí, že nejčastěji na kolo vyjíždí v hlavní sezóně 1 až 2 krát za týden (36 % dotazovaných). Ve většině případů se jedná o tzv. rekreanty, kteří využívají kolo jako prostředek k dopravení se z bodu A do bodu B. Většinou se jedná o krátké vzdálenosti např. do obchodu, do hospody. Většina těch, co odpověděla, že na kolo vyjíždí denně, využívá kolo jako dopravní prostředek, aby se dopravili z domu do práce, kde se následně mohli osprchovat. 17 % ze všech dotazovaných odpovědělo, že na kolo vyjíždí maximálně jednou za 14 dní, zde se může jednat o předchozí typ cyklisty rekreanta, nebo také o cyklistu, který kolo využívá jako prostředek pro zdolávání delších vzdáleností a náročnějšího terénu. Zbýlých 8 % uvádí, že na kole vyráží pouze jednou za měsíc a 2 % nám říká, že jezdí méně často než jednou za měsíc.

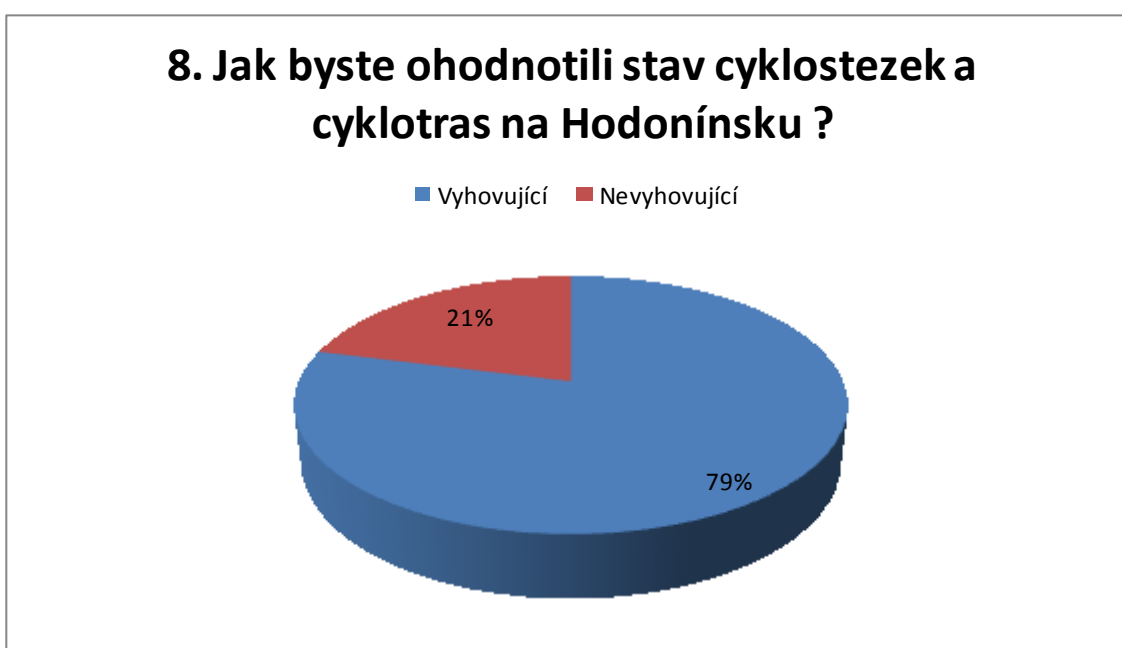
Jízda na kole je nejen ekologická, ale také velmi ekonomická. Během hlavní sezóny lze ušetřit nemalou částku za benzín, nebo jízdenky na autobus. V České republice dosud není tak populární nebo „trendy“ jezdit do práce na kole, tak jako je to například v Německu nebo Rakousku.

- **Graf č. 7.6 – výsledky výzkumu**



Z grafu lze lehce vyčíst, že většina dotazovaných využívá hojně možnosti cyklostezek na Hodonínsku, celkem 68 %. Ostatní 3 % respondentů nedokázalo zhodnotit, jestli využívá místních cyklostezek, další 3 % dotazovaných odpovědělo, že cyklostezek nevyužívají a 4 % se přiklání k odpovědi, že spíše nevyužívají cyklostezek.

- **Graf č. 7.7 – výsledky výzkumu**



Velká část dotazovaných je spokojená se stavem cyklostezek a cyklotras na Hodonínsku, ale skoro jedna čtvrtina spokojená není. Hlavním nedostatek na cyklostezkách jsou značky, které zničili vandalové, kteří je pokreslili, nebo je otočili špatným směrem a tím pádem se cyklista může snadno ztratit nebo se dostat úplně jinam než původně chtěl. Nejvíce poničená je cyklostezka na Hodonínsku - Mutěnická vinařská, kde jsou některé cedule dokonce odstraněné. Největší přestupek, který se na Hodonínských stezkách konal, byl na vybudované cyklostezce mezi Hodonínskou ZOO a rybníkem Písečná, kde si řidiči zkracovali cestu, proto nově jsou zde vybudovány závory, které brání vjezdu motorovým dvoustopým vozidlům na tuto stezku, jednalo se o velmi nezodpovědný a sobecký čin řidičů, kteří vjeli na tuto stezku, která je určena pouze pro cyklisty a bruslaře.

9. Kterou cyklostezku jste v minulosti navštívili?

Nejvíce dotazovaných odpovědělo, že v minulosti navštívilo cyklostezku Mutěnickou vinařskou, celkem 61 dotazovaných. Jako další nejnavštěvovanější stezku respondenti označili Bzeneckou vinařskou, tuto odpověď označilo 29 respondentů. Cyklostezku Podluží navštívilo pouze 18 dotazovaných, a na odpověď, doposud jsem nevyužil/nevyužila žádnou z uvedených cyklostezek, se přiklonilo 6 dotazovaných.

7 Doporučení

Z výsledků je zřejmé, že lidé na Hodonínsku využívají místních cyklostezek hojně. V celém Jihomoravském kraji je velmi rozšířená cyklistika už od nepaměti.

Moje doporučení je vybudovat zde ještě několik cyklostezek, které spojí významné památky, nebo místa vhodná k odpočinku a relaxaci. Jako je místo u Hodonína zvané „U Kohůtku“, vede sem jedna cyklostezka, ale to nestačí, mnozí cyklisté si zde musí razit cestu přes ne příliš proniknutelný les, toto místo je vyhledáváno širokým okolím, jelikož se zde nachází zdroj kvalitní pitné podzemní vody a chybí zde přístupová cesta z Mutěnické vinařské stezky.

Dalším doporučením jak zviditelnit a vyzdvihnout místní cyklostezky je jejich vhodná propagace formou pořádání nejrozličnějších cyklistických akcí a pochodů.

8 Závěr

Tématem mé bakalářské práce jsou Možnosti cykloturistiky v oblasti Hodonínska, jelikož se tato oblast nachází na jižní Moravě, věnovala jsem se zde především vinařským cyklostezkám, které jsou tolik charakteristické pro tento kraj.

V první kapitole je uveden důvod, proč jsem si vybrala zrovna toto téma bakalářské práce a poté jsem popsala metodiku práce a její cíl. Práci jsem rozdělila na teoretickou a praktickou část.

V teoretické části jsem nejprve popsala jednotlivé druhy CR a jeho členění a poté jsem se zaměřila na vynález samotného kola a jízdního kola. V další části bakalářské práce se zmiňuji o konstrukci a nutné výbavě při jízdě na kole, vhodném oblečení a dalších komponentech souvisejících s jízdou na kole.

V praktické části bylo mým cílem charakterizovat oblast Hodonínska, jeho přírodní podmínky a kulturní potenciál, dále popsat dle mého názoru tři nevyužívanější cyklostezky na Hodonínsku, které jsou značeny jednotlivými barvami na cykloturistických mapách. Každá ze zde uvedených cyklotrasa obsahuje slovní popis a dále místopis jednotlivých měst a jejich atraktivit.

V další části jsem se věnovala dotazníku, který byl vytvořen pro tuto bakalářskou práci a který jsem zpracovala.

9 Seznam použité literatury

Knižní zdroje

- [1] BALLANTINE, Richard a Richard GRANT. *Velká kniha o bicyklech*. 1. vyd. Bratislava: Gemini, 1993. 192s. ISBN 80-7161-011-9
- [2] DAVID, Petr. *Průvodce Slovácko – Hodonínsko*. Praha: S & D, 2005, 133 s. ISBN 80-86899-01-2
- [3] DANĚK, Antonín. *Jižní Morava*. Praha: Jan Vašut, 2005, 128 s. ISBN 80-7236-379-4
- [4] DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2004. 205s. ISBN 807-16-8901-7
- [5] GERIG, Urs a Thomes FRISCHKNECHT. *Jezdíme na horském kole*. České Budějovice: KOPP, 2004. 126s. ISBN 80-7232-227-3
- [6] GROMBÍŘÍK, Jan. *Průvodce sklepními uličkami jižní Moravy*. Brno: Reproprint, 2007. 252s. ISBN 978-80-239-9422-3
- [7] HRUBÍŠEK, Ivo. *Horské kolo od A do Z*. 5. vyd. Praha: Sobotáles, 2002. 320s. ISBN 80-85920-86-7
- [8] KNOPKA, Peter. *Cyklistika*. 9. vyd. Liberec: ReproArt, 2007. 198s. ISBN 978-80-254-0258-0
- [9] LANDA, Pavel. *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing, 2005, 120s, ISBN 80-247-0725-x
- [10] LANDA, Pavel, LIŠKOVÁ, Jitka. *Rekreační cyklistika*. 1.vyd. Praha: GRADA PUBLISHING, 2004. 92s, ISBN 80-247-047-0726-8
- [11] LUDVÍK, Marcel a kol., *Malá encyklopedie turistiky*. 1. Vyd. Praha: OLYMPIA, 1986. 346s., bez ISBN
- [12] MADĚRYČ, Pavel a kolektiv. *Dubňany*. Dolní Bojanovice: LELKA, 1999. 255s. bez ISBN
- [13] MEYER, Holger a Thomas ROGNER. *Bike dokonalá jízda v terénu*. Praha: Grada Publishing, 2009. 128s. ISBN 247-80-272-2776-9
- [14] ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. *Cykloturistika*. 1. Vyd. Brno: MU, 2007. 123s. ISBN 978-80-210-4443-2
- [15] PODHORSKÝ, Marek. *Jihomoravský kraj*. Brno: Freytag&Berndt, 2005. 200 s. ISBN 978-80-731-6143-9
- [16] PEHLE, Tobias a kolektiv. *Cyklistika*. Praha: Rebo productions, 2008. 295s. ISBN 978-80-7234-858-9

- [17] RYGLOVÁ, Kateřina, BURIAN, Michal a VAJČNEROVÁ Ida. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada, 2011. 213s. ISBN 978-80-247-4039-3
- [18] SEWELLS, Chris. *Velká kniha o cyklistice*. 1.vyd. Banská Bystrica: Slovart, 2004. 239s. ISBN 80-7209-585-4
- [19] SKŘIL, Michal a Petr ČEGAN. *Cykloturistika pro všechny*. Ostrava: Montanex, 2003. 56 s. ISBN 978-80-7225
- [20] SOUKUP, Vladimír a Petr David. *Velká turistická encyklopedie – Jihomoravský kraj*. Brno: Knižní klub, 2007. 304 s. ISBN 978-80-242-2014-7
- [21] SOULEK, Ivan a Karel MARTINEK. *Cyklistika*. Praha: Grada, 2000. 111 s. ISBN 80-7169-951-9

Internetové zdroje

- [22] Cykloturistika. *Mikroregion Hodonín* [online]. [cit. 2014-03-26] Dostupné z: <http://www.hodoninsko.eu/cs/turisticke-info/cyklo-turistika>
- [23] Evropská síť dálkových tras EuroVelo. *EUROVELO* [online]. [cit. 2014-03-05] Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/eurovelo-a-cesko/>
- [24] Greenways stezky. *Cyklistika Krnov* [online]. [cit. 2014-03-07] Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Clanky/Clanky/Greenways-stezky.htm>
- [25] Historie. *Obec Ratíškovice* [online]. [cit. 2014-03-26] Dostupné z: <http://www.ratiskovice.com/historie/>
- [26] Historie a současnost Hodonína. *Hodonín oficiální stránky města* [online]. [cit. 2014-04-26] Dostupné z: <http://www.hodonin.eu/historie/ds-4510/p1=27709>
- [27] Historie a současnost. *Město Bzenec* [online]. [cit. 2014-03-25] Dostupné z: http://www.bzenec.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=1727&id_ktg=8215&p1=51
- [28] Historie a současnost Týnce. *Obec Týnec* [online]. [cit. 2014-03-22] Dostupné z: <http://www.tynec.cz/index.php?nid=11112&lid=cs&oid=2709262>
- [29] Historie a tradice. *Obec Hovorany* [online]. [cit. 2014-04-11] Dostupné z: <http://www.obec-hovorany.cz/informace/historie-a-tradice/13>
- [30] Historie obce. *Obec Prušánky* [online]. [cit. 2014-04-11] Dostupné z: <http://www.obecprusanky.cz/historie/kronika.php>
- [31] Historie obce. *Obec Rohatec* [online]. [cit. 2014-04-30] Dostupné z: <http://www.rohatec.cz/historie-obce-rohatec/d-1001/p1=1425>
- [32] Hodonínsko. *Slovácko úplný průvodce* [online]. [cit. 2014-04-20] Dostupné z: <http://www.slovacko.cz/lokalita/6475/>
- [33] Charakteristika města Hodonín. *Regionální centrum města Hodonín* [online]. [cit. 2014-04-30] Dostupné z: <http://www.regioncentrum.cz/>
- [34] Charakteristika okresu Hodonín. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2014-19-04] Dostupné z: http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_hodonin
- [35] Informace o městu. *Město Dubňany* [online]. [cit. 2014-03-26] Dostupné z: <http://www.dubnany.eu/mesto-dubnany/informace-o-mestu>
- [36] Informace o obci Dolní Bojanovice. *Dolní Bojanovice* [online]. [cit. 2014-04-30] Dostupné z: <http://www.dolnibojanovice.cz/informace-o-obci/obec-dolni-bojanovice/>

- [37] Informace o obci. *Oficiální stránky obce Starý Poddvorov* [online]. [cit. 2014-03-25]
Dostupné z: <http://www.poddvorov.cz/informace-o-obci/uvod-o-obci/>
- [38] Muzeum. *Obec Vacenovice*. [online]. [cit. 2014-03-26] Dostupné z:
<http://www.vacenovice.cz/kat211.html>
- [39] O obci Ježov. *Oficiální stránky obce Ježov* [online]. [cit. 2014-04-28] Dostupné z:
<http://www.jezov.cz/o-obci/historie/>
- [40] O obci Kostice. *Oficiální stránky obce Kostice* [online]. [cit. 2014-04-28] Dostupné z:
<http://www.kostice.cz/obec-kostice/o-obci/>
- [41] O obci Syrovín. *Oficiální stránky obce Syrovín* [online]. [cit. 2014-04-30] Dostupné z:
<http://www.syrovín.cz/>
- [42] Obec Mutěnice. *Oficiální stránky obce Mutěnice* [online]. [cit. 2014-04-30] Dostupné
z: <http://www.mutenice.cz/obec-mutenice/>
- [43] Obce na Hodonínsku. *Atlas Česka* [online]. [cit. 2014-03-25] Dostupné z:
<http://www.mesta.atlasceska.cz/jihomoravsky-kraj/hodonin/>
- [44] Obec Tvrdonice. *Tvrdonice* [online]. [cit. 2014-04-27] Dostupné z:
<http://www.tvrdonice.cz/>
- [45] Praktické informace o obci Ořechov. *Oficiální stránky obce Ořechov* [online]. [cit.
2014-29-04] Dostupné z: <http://www.orechov-uh.cz/obecni-urad/prakticke-informace/poskytovani-informaci.html>
- [46] Projekt Česko jede. *Česko jede* [online]. [cit. 2014-04-30] Dostupné z:
<http://www.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/>
- [47] Sklepy Pod Dubňansků horů. *Vinařský dům Kopeček* [online]. [cit. 2014-04-27]
Dostupné z: <http://www.vinarskydum.cz/sklepy-pod-dubnansku-horu.html>
- [48] Současnost města Lanžhot. *Město Lanžhot* [online]. [cit. 2014-04-30] Dostupné z:
<http://www.lanzhot.cz/index.php?&desktop=clanky&action=view&id=3>
- [49] Současnost obce Těmice u Hodonína. *Těmice oficiální stránky* [online]. [cit. 2014-04-
30] Dostupné z: <http://www.temice.cz/index.php?act=soucasnost>
- [50] Turistické cíle. *Břeclav* [online]. [cit. 2014-04-25] Dostupné z:
http://www.breclav.info/breclavsko/turistika_ok/index.asp
- [51] Turistické zajímavosti Domanína. *Obec Domanín* [online]. [cit. 2014-04-27] Dostupné
z: <http://www.domanin.eu/dvur/d-1035/p1=1069>
- [52] Vinařská stezka Čejčem. *Obec Čejč* [online]. [cit. 2014-04-27] Dostupné z:
<http://www.cejc.cz/text/vinarska-stezka>

- [53] Vykopávky Mikulčice. *Informační portál Hodonín* [online]. [cit. 2014-04-28] Dostupné z: http://www.hodonin.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=7:vykopavky-mikulice&catid=13:archeologicka-nalezit&Itemid=14
- [54] Zajímavosti Vážan. *Oficiální stránky obce Vážany* [online]. [cit. 2014-04-28] Dostupné z: <http://www.obecvazany.cz/zajimavosti/>
- [55] Žeravice. *Slovácko úplný průvodce* [online]. [cit. 2014-04-19] Dostupné z: <http://www.slovacko.cz/lokalita/313/zeravice>
- [56] Židovský hřbitov a synagoga. *Bzenecká farnost* [online]. [cit. 2014-04-19] Dostupné z: <http://www.farnost-bzenec.cz/zidovsky-hrbitov-a-synagoga/>
- [57] Základní informace o Moravské Nové Vsi. *Městys Moravská Nová Ves* [online]. [cit. 2014-30-04] Dostupné z: <http://www.mnves.cz/mestys/12-zakladni-informace>

Seznam zkratek

CR – Cestovní ruch

ČR – Česká republika

ECF – Evropská cyklistická federace

EUROVELO – Evropská síť cyklotras

GW – Greenways stezky

JK – Jihomoravský kraj

KČT – Klub Českých Turistů

KKK – na Kole po Kolejích ke Kanálu

UNESCO - Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu

Seznam grafů

Graf č. 7.1 – výsledky výzkumu

Graf č. 7.2 – výsledky výzkumu

Graf č. 7.3 – výsledky výzkumu

Graf č. 7.4 – výsledky výzkumu

Graf č. 7.5 – výsledky výzkumu

Graf č. 7.6 – výsledky výzkumu

Graf č. 7.7 – výsledky výzkumu

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl(a) seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou (bakalářskou) práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;

- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst.3);

- souhlasím s tím, že diplomová (bakalářská) práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové (bakalářské) práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;

- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou (bakalářskou) práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

10 Seznam příloh

Příloha č. 1 – Vybrané objekty s certifikací Cyklisté vítáni v oblasti Hodonínska a nejbližšího okolí

Příloha č. 2 - Vybrané kulturní akce na Hodonínsku

Příloha č. 3 – Dotazník

Přílohy

Příloha č. 1

Vybrané objekty s certifikací Cyklisté vítáni v oblasti Hodonínska

Lanžhot – Pizzerie Toscana

Moravská Nová Ves - Restaurace u Sečkářů

Dubňany – Restaurace u Chytilů, LIVI Dubňany, Penzion Vinařský dům

Ratíškovice – Restaurace Na mlýně

Rohatec – Cyklobistro U Gerasima

Bzenec – Restaurace Sokolovna

Vnorovy – Hospoda Ajax

Svatobořice-Mistřín – Restaurace, penzion U Šťastných

Šardice – Penzion Šardice

Mikulčice – Penzion U Kostela

Hodonín – Hotel Panon, Hotel Krystal

Milotice – Hotel Vinohrady

Mutěnice – Výzkumná stanice vinohradnická, s.r.o.

Příloha č. 2

Vybrané kulturní akce na Hodonínsku

20. 4. 2014 - Cykloturistika ze Znojma do Hodonína – přejezd podél česko-rakouské hranice zpestřený o průjezd Lednicko-valtickým areálem
20. 4. 2014 Košt vína v Dubňanech – každoroční koštování vína před Velikonočním pondělím
30. 4. 2014 Ratíškovice – Slet čarodějnic, taneční zábava
1. 5. 2014 – Odemykání řeky Moravy – slavností zahájení plavební sezóny
14. 6. 2014 – Putování po vinařských stezkách Kyjovska – na kole nebo pěšky budou moci turisté zažít atmosféru přicházejícího léta mezi vinicemi
20. - 29. 6. 2014 – XV. Sportovní hry města Hodonín – hry určené pro veškerou veřejnost bez omezení věku, proběhne zde také tzv. Olympijský běh
27. – 29. 6. 2014 – Mezinárodní folklorní festival Strážnice – nejstarší festival svého druhu v České republice, soutěž o nejlepšího tanečníka slováckého verbuňku, přehlídka folklorních souborů
13. 8. 2014 – Přehlídka dechových hudeb Dubňany –dechová hudba Přespolanka zve všechny příznivce na tuto přehlídku dechových hudeb
18. 10. 2014 – Burčákový pochod 2014 – pochod pořádaný pro milovníky burčáku a vína

Příloha č. 3

Dotazník

Dobrý den,

jmenuji se Simona Kordulová a jsem studentkou VŠB_TUO v Uherském hradišti, obor Ekonomika cestovního ruchu a potřebuji pro svou bakalářskou práci vyplnit následující dotazník. Tímto bych Vás ráda poprosila o několik minut Vašeho času.

1. Jaké je Vaše pohlaví?

☐ muž

☐ žena

2. Kolik je Vám let?

☐ Do 18 let

☐ 19 – 35 let

☐ 36 – 55 let

☐ 56 let a více

3. Jaké kolo/kola vlastníte?

☐ silniční

☐ horské

☐ trekkingové

☐ elektrokolo

☐ jiné

☐ nevlastním

4. Používáte při jízdě na kole helmu?

☐ Ano

☐ Ne

5. S kým nejčastěji vyjíždíte na kole?

☐ sám/sama

☐ s přítelkyní/přítelem, manželkou/manželem

☐ s celou rodinou

☐ s přáteli

☐ v rámci organizovaného zájezdu

6. Jak často jezdíte na kole v hlavní sezóně (květen, září)?

☐ denně

☐ 3 krát týdně

☐ 1 -2 krát za týden

☐ max. jednou za týden

☐ jednou za měsíc

☐ méně často

7. Využíváte při své jízdě na kole cyklostezek?

☐ ne

☐ spíše ne

☐ nemohu posoudit

☐ spíše ano

☐ ano

8. Jak byste ohodnotil(a) stav cyklostezek na Hodonínsku?

- ☐ vyhovující
- ☐ nevyhovující

9. Kterou z uvedených cyklostezek jste již v minulosti navštívil(a)?

- ☐ Cyklostezka Podluží (Břeclav, Mikulčice, Hodonín, Vacenovice, Břeclav)
- ☐ Bzenecká vinařská stezka (Ježov, Vážany, Ořechov, Domanín, Bzenec)
- ☐ Mutěnická vinařská stezka (Mutěnice, Čejč, Hovorany)
- ☐ nevyužil(a) jsem žádnou z uvedených cyklostezek